CONGRESO DE LA REPÚBLICA

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
ING. JUVENAL SILVA DÍAZ
PRESIDENTE

LIBRO BLANCO
DE LA SEGURIDAD VIAL

REALIZADO POR

EL COMITÉ CONSULTIVO DESIGNADO POR
LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

DIRECCIÓN Y COORDINACIÓN:
MÁXIMO CHARAPAQUI POMA

LIBRO BLANCO
DE LA SEGURIDAD VIAL

REALIZADO POR

EL COMITÉ TÉCNICO DESIGNADO POR LA COMISIÓN DE TRANSPORTES
DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Pui Huang

LIBRO BLANCO DE LA SEGURIDAD VIAL

Primera edición: julio de 2010
500 ejemplares

Editorial:
Pui Huang S.A.C.
Pj. Hernán Velarde 231, Lima

Dirección y coordinación:
Máximo Charapaqui Poma

Secretario Técnico:
Dr. Gustavo Montecinos Atao

Asesores Técnicos:
Dr. Federico Rodriguez Camacho, Dr. Gustavo Cerrillo Sánchez,
Dr. Mario Ríos Torres, Ing. Miriam Soledad Rivera Minaya,
Ing. Manuel Huamanyalli Vargas, Ing. Walther Carpio Rebaza,
Lic. Isabel Trigoso Ascama, Sr. Alberto Chipoco Villavisencio,
Lic. Paola Saivay Vega, Lic. Ana Lucia Ramirez Gaston Arce.

Supervisión de proyecto:
Ing. Juvenal Silva
Congresista de la República del Perú

Cuidado de edición:
Miguel A. Rivera Manrique

Diseño:
Roberto Pajares Moore

Imprenta:
Aza Graphic S.A.C.
Av. José Leal 257, Lince

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 2010-08732
ISBN: 978-612-45730-2-6

Lima, Perú

Comité de elaboración del Libro Blanco



Susana Vilca Achata, Jorge Flores Torres, Jorge Foinquinos Mera, Luis Wilson Ugarte, Carlos Raffo Arce, Luciana León Romero, Juvenal Silva Díaz, Eduardo Peláez Bardales, María Lourdes Alcorta Suero, José Maslucán Culqui, Oswaldo De la Cruz Vásquez y Franco Carpio Guerrero.

Agradecimientos

Agradecemos y reconocemos la labor de los representantes de las siguientes instituciones quienes participaron activamente en las sesiones realizadas por la dirección responsable de la elaboración del Libro Blanco.

Del Ministerio del Interior, al Gral. PNP Marco Enrique Miyashiro Arashiro, Vice Ministro de Orden Interno y al Crl. PNP José Alvarado Alegre, Jefe de la Policía de Tránsito de Lima. Del Ministerio de Salud, al Dr. Víctor Choquehuanca, Director General de Defensa del Ministerio de Salud y al Dr. Joel Collazos Cahuancho, Jefe de Estrategia Sanitaria de Accidentes de Tránsito. Del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, al Gral. PNP ® Enrique Medri Gonzales, Director General de Transporte Terrestre; al Dr. José Rosales Noel, Asesor de la Dirección de Transporte Terrestre; al Dr. Paul Jaimes Blanco, Asesor de la Dirección de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; al Sr. David Hernández Salazar, Asesor de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y al Sr. Diego Vargas Cardoso, Secretario Técnico del Consejo Nacional de Seguridad Vial. Del Ministerio de Educación, a la Dra. María Teresa Ramos, Directora Nacional de Tutoría y Orientación Educativa del Ministerio de Educación. De la Municipalidad de Lima, al Ing. Javier Baraybar, Gerente de Transporte Urbano y al Ing. Luis E. Moya J. Sub Gerente de Transporte Urbano. De la Municipalidad del Callao, al Sr. Yuri Fuentes Durand, Sub Gerente de Transporte y Tránsito. De la OSITRAN, al Sr. Carlos Aguilar, Gerente General y al Sr. Miguel Castro Pereda, Supervisor de Operaciones. De la Defensoría del Pueblo, a la Dra. María Jara Risco, Comisionada de la adjuntía. Del Cuerpo General de Bomberos

del Perú, al Coronel CBP Luis Alberto Catter Macera, Director de Seguridad y al Sr. Julio Argote Rubio, Asesor de la Dirección de Seguridad y a los representantes de las siguientes empresas privadas al Sr. Patrick Huggard-Caine, Gerente Legal, Responsabilidad Social y Relaciones Públicas de Toyota del Perú; al Sr. Raúl de Andrea, Gerente General de la Asociación Peruana de Empresas de Seguros; al Sr. Oswaldo Oliva, Gerente de Desarrollo de la Asociación Peruana de Empresas de Seguros, al Sr. Roger Arrieta Gallardo, Gerente de Transporte Primario de Backus y Johnston y al Sr. Antonio Egues Loechle, Coordinador Senior de Operaciones de Backus y Johnston.

Y también al Comité consultivo de elaboración del Libro Blanco integrado por el Sr. Juan Carlos Quijandría Dextre, Profesor Asociado del departamento de Ingeniería y coordinador del área de Transporte de la Pontificia Universidad Católica del Perú; el Sr. Antonio Vásquez Solís, Consultor en legislación sobre Transporte Nacional de Pasajeros y Gerente General de COTRAP; el Sr. Luis Alberto Martell Agusti, Director de la Revista En Vía; el Sr. Moisés Travi Meza, Presidente del Instituto Peruano de Investigación y Desarrollo de Transportes y Comunicaciones (IPID-TD) y el Sr. Luis G. Ríos y Almeida, Ex jefe de la Policía de Carreteras.

Así como a los profesionales y técnicos de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso los Srs. Walter Chunga Palacios, Américo Palacios Caldas, Ana Cecilia Mena Muñiz, Blanca López Moreno, Juan Carlos Huarcaya Oré, Max Nicolini Del Castillo, Lily Salazar Rodríguez, Sonia Sánchez Otalora, Hoobert Basilio Sifuentes, Jaime Pillaca Fernández y Angie Lineth Villarroel Castro.

Prólogo

Juvenal Silva Díaz
Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República

El presente Libro Blanco de la Seguridad Vial expone un catálogo de medidas operativas que representan propuestas concretas de acción para reducir los accidentes de tránsito y nace como consecuencia de la demanda de la sociedad de evitar el sufrimiento que ocasionan los accidentes de tránsito.

Estas propuestas son presentadas bajo la forma de recomendaciones y están dirigidas a los distintos niveles de gobierno de acuerdo a sus competencias en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

Han sido estructuradas sobre la base de tres niveles de intervención y respecto a tres factores: i) a la infraestructura vial, ii) al vehículo y iii) al factor humano.

La Comisión de Transportes y Comunicaciones que presido, teniendo la certeza de que es posible reducir la cifra de accidentes y victimas si se pone énfasis en la prevención y planificación se puso la tarea de elaborar un plan a largo y mediano plazo sobre seguridad vial.

Para tal efecto, se convocó a un grupo de expertos en la materia, para que desde una óptica multidisciplinaria redactara este libro. Se sostuvieron reuniones y mesas de trabajo con representantes de distintas instituciones públicas y privadas, para que expusieran sus experiencias y realizaciones en materia de educación y seguridad vial, esto sirvió para promover la reflexión en busca de propuestas concretas de acción y que hoy de

manera sistematizada se presentan bajo la forma de un Libro Blanco.

Creo que es pertinente señalar que el Congreso de la República entendiendo que es una cuestión de prioridad política la prevención de accidentes de tránsito ha aprobado la creación de una Comisión Especial de Seguimiento del Libro Blanco de la Seguridad Vial, la misma que tendrá como función principal monitorear la implementación de las recomendaciones que contiene este libro.

Esta Comisión Especial de Seguimiento del Libro Blanco de la Seguridad Vial es fruto del consenso de los distintos grupos políticos que se encuentran representados en el Parlamento Nacional, esto demuestra la voluntad política que existe para abordar la prevención de accidentes de tránsito con un mayor nivel de compromiso.

Solo nos queda elevar este documento al Poder Ejecutivo, con la esperanza de que lo haga suyo y lo traslade a las diferentes instancias con competencia en transporte, tránsito terrestre y seguridad vial.

Finalmente quiero agradecer de manera especial al Dr. Máximo Charapaqui Poma por su dedicación y apoyo en la elaboración del presente documento.

Lima, julio de 2010



Presentación

Máximo Charapaqui Poma*
Director y Coordinador del Libro Blanco

La inseguridad en la red vial nacional, regional y local, y las consecuencias derivadas de ella como la pérdida de vidas humanas, daños físicos y psicológicos, así como las pérdidas económicas son el origen del presente texto. El cual presentamos como un instrumento que contiene propuestas y estrategias destinadas a disminuir el nivel de siniestralidad existente actualmente en nuestro país.

Haciendo un análisis y evaluación de las políticas adoptadas por el Estado para hacer frente a la problemática de la inseguridad vial, estas estrategias y planteamientos constituyen gestos de buenas voluntades las cuales no están estructuradas ni menos existe una coordinación interinstitucional por parte de los distintos actores públicos a quienes les compete poder dar solución e implementar acciones para hacer frente a esta problemática nacional, la cual además es responsabilidad del sector privado.

Esta desatención por parte del Estado para hacer frente a tan álgida problemática se refleja además en el desinterés e indiferencia al alto número de víctimas por accidentes de tránsito, que asciende aproximadamente los 3 000 muertos, y más de 50 000 heridos no fallecidos que presentan secuelas físicas y psicológicas, por accidentes ocurridos anualmente.

Si bien en la actualidad se vienen promoviendo iniciativas estatales para prevenir y disminuir los accidentes, conforme lo han esbozado los distintos actores públicos que han participado en las sesiones organizadas por la comisión encargada de elaborar el libro blanco, quienes se han dado a conocer a través de diversos medios de comunicación televisiva y escrita, es alarmante que dichas acciones no tengan continuidad, ni estén articuladas tal como lo hemos señalado en los párrafos precedentes.

Debido a esto nos encontramos convencidos que el presente trabajo es un primer paso que permitirá la articulación de estrategias y adopción de acciones por parte de los diversos actores públicos para enfrentar la problemática de la inseguridad vial, permitiendo además el involucramiento del sector privado y de los representantes de las víctimas de los accidentes de tránsito, que son los principales afectados por este drama social.

** Médico Cirujano, Auditor Médico, graduado en la Universidad Mayor de San Marcos, con estudios de PADE en Gerencia de Salud por la universidad de ESAN; Maestría en Antropología por la Universidad Católica del Perú; adicionalmente realiza sus estudios de Márketing en la Universidad de ESAN; es Auditor Líder certificado por IRCA; auditor Médico por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Presidente de empresas relevantes del sector salud; Presidente de la Asociación de Centros Médicos Autorizados para realizar Evaluación Psicosomática para la obtención de Licencia de Conducir (ACEMAEP), Presidente de la Asociación Civil Vías Seguras (ACVS); autor de diversas publicaciones en el campo de la salud y la seguridad vial; expositor en diferentes eventos científicos y técnico en temas de seguridad vial en el país y en el extranjero. Actualmente preside y coordina los aspectos técnicos y académicos del Comité de Elaboración del Libro Blanco cuyo informe se materializa en el presente documento.*

Convocatoria a la Comisión de Elaboración del Libro Blanco

La Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República en el ejercicio de sus competencias y atribuciones para promover medidas y acciones vinculadas al transporte y seguridad vial convocó a representantes de la sociedad civil de reconocida experiencia en el campo de la investigación, análisis y formulación de programas de seguridad vial, para efectuar un estudio que contenga un diagnóstico e identificación de los problemas que contribuyen a la inseguridad vial, así como la formulación de soluciones que involucren a los diferentes actores responsables de su implementación.

Para que las propuestas contenidas en este libro sean materializadas y evitar que nuestras vías se sigan tiñendo de sangre fue vital e imprescindible el consenso político. Ello implicaba como primera medida la aprobación por parte del Congreso de la República de una herramienta base para la realización de los programas y acciones destinadas a la seguridad vial en el Perú, las cuales se encuentran contenidas en el presente libro y, posteriormente, los diferentes actores involucrados, en su mayoría gubernamentales, los implementen y ejecuten.

El trabajo realizado por la comisión responsable de elaborar el Libro Blanco ha comprendido la realización de diversas reunio-

nes de trabajo, iniciadas en marzo de 2010 y concluidas el 20 de mayo del 2010 con una audiencia pública realizada en las instalaciones del Congreso de la República. Durante todo ese tiempo los integrantes de la comisión han analizado los planes y acciones llevadas a cabo por los diversos actores vinculados a la seguridad vial, tanto del gobierno nacional, local y del sector privado, lo cual ha permitido que los miembros de la comisión propongan la realización de acciones y medidas que se deben realizar en pro de la seguridad vial.

Lo resaltante del proceso de elaboración del libro blanco ha sido la disposición y voluntad de los representantes de las diferentes entidades del Estado, quienes activamente han participado exponiendo y sustentando sus diferentes programas y estrategias orientadas a la prevención, control y disminución de accidentes de tránsito, muchas de las cuales están contenidas en el presente documento, cuyas conclusiones y recomendaciones son producto del análisis y debate de la acciones realizadas hasta el momento y las que se pueden llevar a cabo, pensando en las víctimas de los accidentes de tránsito.

Por último, expresamos nuestro deseo de ver las propuestas y acciones contenidas en el libro blanco implementadas de manera efectiva e inmediata, por lo que es necesario hacer un seguimiento y monitoreo sobre sus avances, tarea que debe ser desempeñada por la comisión responsable de elaborar el presente texto.

Aspectos relevantes de la seguridad vial

Este título contiene las acciones efectuadas por las instituciones públicas y privadas vinculadas al transporte y la seguridad vial, a fin de reducir los accidentes de tránsito, los cuales han sido expuestos por sus representantes en las sesiones llevadas a cabo por el comité consultivo, constituyéndose en elementos y aportes fundamentales para la formulación de una propuesta coherente y consensuada para hacer frente a esa problemática considerando sus particularidades en el Perú, debiendo precisar que felicitamos el esfuerzo de las acciones que vienen realizando las instituciones públicas y privadas pero como todo proceso estos deben ir perfeccionándose, siendo ello el fin que persigue el libro blanco.

LA SEGURIDAD VIAL DESDE LA PERSPECTIVA DEL ESTADO

El Estado Nacional a través de sus respectivos sectores y en el compromiso que tiene para reducir la accidentalidad en nuestro país, a detectado la necesidad de enfocar su acción en Controlar el estado y uso de los vehículos; la enseñanza de educación vial en usuarios de las vías; reducir el exceso de la jornada máxima de conducción en la red vial nacional e informalidad que atentan contra la seguridad vial; reducir el exceso de velocidad, los altos niveles de alcohol y/o drogas, imprudencia del conductor y/o del peatón, como elementos desencadenantes de accidentes

de tránsito y promover conductores con experiencia.

Y en mérito a esas situaciones, actualmente viene promoviendo la apertura de diversos centros de inspección técnica vehicular, con el fin que los vehículos que circulan por las vías públicas reúnen las condiciones técnicas adecuadas en post de la seguridad vial.

Por primera vez el Sector Transportes y Comunicaciones se ha involucrado en el sector educativo para lo cual ha contribuido en materiales educativos en temas de seguridad en coordinación del Ministerio de Educación.

Asimismo, realiza tareas de fiscalización permanente en las vías nacionales a fin de detectar que los conductores y unidades vehiculares cuentan con la documentación respetiva para brindar el servicio, y controlar que los conductores no conduzcan en estado de ebriedad, y ha dispuesto la implementación de dispositivos en los vehículos a fin de reducir el exceso de velocidad, entre otras acciones de carácter normativo y operativo, pudiendo destacar en este último el programa de "Tolerancia Cero" que han contribuido a reducir el incide de siniestralidad en los puntos de control donde se ubica.

EL REGISTRO DE ACCIDENTES, CONTROL Y MONITOREO PREVENTIVO

La información estadística a nivel nacional según información brindada por el Ministe-

rio del Interior (MININTER) a través de la Policía Nacional de Tránsito, registra que han fallecido unas 38 800 personas, y en el año 2009, la cantidad de muertos asciende a 3 243 y 48 395 heridos registrados, cifras que son alarmantes y que al cuantificarlos, representa un elevado costo económico para el Estado, traduciéndose en una pérdida que asciende a aproximadamente a dos millones de dólares, si tenemos en consideración que estas víctimas integran nuestra Población Económicamente Activa, ya que sus edades fluctúan entre los 20 y 24 años.

Sin embargo, esos datos estadísticos sobre fallecidos y heridos no reflejan con exactitud el número de muertos, ya que no se posee un registro de accidentes de ni víctimas, que incluya entre otras cosas a las personas que han fallecido dentro de los 30 días posteriores al accidente de tránsito, registro que si posee otros países, información cuya utilidad le permite a esos países ver el resultado de sus estrategias y acciones en temas de seguridad vial para determinar si esta viene dando resultados para reducirlos.

El plan de acción 2007-2009 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su estrategia N° 03 establece que la Policía Nacional del Perú (PNP) es la responsable de recolectar datos de los accidentes de tránsito, además le confiere el control y fiscalización de los accidentes (estrategia No. 12), sin embargo, esa tarea no se puede cumplir adecuadamente debido a la falta de recursos por parte de la PNP, sino también la

carencia de coordinación interinstitucional entre la PNP, el MTC, el cuerpo general de bomberos, hospitales, establecimientos de salud, AFOCAT y empresas aseguradoras.

En la actualidad, la PNP posee un registro de los accidentes de tránsito donde tiene definidos cuales son las principales causas que la originan, los mismos que se encuentran publicados en el anuario de la Policía Nacional de Tránsito, destacándose entre ellos el exceso de velocidad y ebriedad del conductor, hecho que obliga a adoptar medidas para hacer frente a esa situación, sin embargo, si bien la PNP viene efectuando acciones y campañas de prevención de accidentes de tránsito, considerando la causas señaladas, estas acciones son insuficientes debido a la carencia de material logístico, como ocurre si se desea detectar la ebriedad del conductor, en razón de que la PNP de Tránsito solo posee 27 alcoholímetros (instrumentos para detectar el grado de alcohol) a nivel de Lima Metropolitana, lo cual limita sus competencias.

Sobre el exceso de velocidad, la PNP de tránsito tampoco posee velocímetros o radares manuales para detectarlos especialmente en aquellos puntos negros de las zonas urbanas e interurbanas.

En realidad, la insuficiencia de los recursos por parte de la Policía de Carreteras y tránsito son limitados, no solo en el factor humano sino logístico, ya que tratándose del primer factor, si nos situamos en Lima Metropolitana, la PNP orienta

su labor principalmente a darle fluidez al tránsito, ello debido al incremento del parque automotor, desatendiendo así las acciones de prevención por parte de los conductores y su tarea de fiscalización a fin de sancionarlos por el no respeto a las normas de tránsito, más aún cuando esas acciones deberían desplegarse con mayor intensidad en los puntos negros.

Por eso mismo, LA PNP considera importante que se implemente un registro de víctimas de accidentes de tránsito, siguiendo el lineamiento previsto por la Organización Mundial de la Salud (OMS), que considera importante que este registro se actualice hasta 30 días posteriores al accidente por cuanto existe la posibilidad de que muchos de los registrados inicialmente como heridos pierdan la vida como consecuencia del accidente al agravarse su estado de salud, e igualmente la necesidad de poseer un sistema coordinado que permita que este registro se estandarice estableciendo que todas las Instituciones y Organizaciones vinculadas a los accidentes de tránsito, tales como los Hospitales, establecimientos de salud, empresas aseguradoras y otros, incorporen esos datos en el referido registro, debiendo establecer una entidad responsable de administrarlo, además que debe ser parte de una política insertada en la propuesta de gobierno informático que viene liderando la Presidencia del Consejo de Ministros.

Por último, cabe resaltar que la PNP a pesar de las limitaciones existentes, cuentan con instituciones como el Instituto Su-

perior de Tránsito (INSUTRA) que está orientada a impartir cursos de seguridad vial a los conductores como parte de su acción preventiva.

CAPACITACION Y EDUCACION VIAL

El Estado viene implementado acciones destinadas a fortalecer y promover el desarrollo de capacidades de los conductores, por esa razón se crearon las Escuelas de Conductores mediante la Ley Nº 29005, buscando así la profesionalización de los mismos.

Efectivamente la ley de creación de Escuelas de Conductores y su reglamento, establece que los conductores que desean conducir vehículos destinados al servicio de transporte deban capacitarse anual y obligatoriamente en temas de transporte y tránsito, incluyendo en esa temática el brindar primeros auxilios y trato adecuado al usuario, hecho que anteriormente no ocurría, asimismo, con la creación de estas instituciones educativas se exige a toda persona que desee obtener una licencia de conducir o quiera revalidarla, recibir un curso de profesionalización o reforzamiento para poder tramitarla, hecho que tampoco se había dado hasta el momento, ya que hasta antes de la dación de la Ley de creación de las Escuelas de Conductores, se permitía a cualquier persona obtener una licencia de conducir sin recibir instrucción alguna ni especializada, siendo lo más preocupante que esas personas conducían vehículos destinados al servicio de transporte.

Por eso, las Escuela de Conductores es una de las políticas más series e importantes que el Estado ha implementado, en post de contribuir favorablemente en disminuir y controlar los accidentes de tránsito, con un enfoque dirigido al conductor, que es uno de los principales factores que desencadena los accidentes; asimismo, es importante efectuar una tarea de control y fiscalización sobre esas instituciones que permitan verificar que cumplan adecuadamente ese rol y evitar actividades ilícitas como la venta de los certificados.

De la misma manera, el Sector Educación ha incorporado la seguridad vial a la currícula educativa nacional, habiéndose elaborado guías para alumnos de primaria y secundaria, habiendo efectuado desde 2007 conjuntamente con el Consejo Nacional de Seguridad Vial, por eso en coordinación con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones se elaboró y validó durante todo el 2008 el material educativo que dio como resultado estas dos guías, imprimiéndose 10 mil ejemplares para trabajo de capacitación el año 2009, junto con material complementario, tales como cuadernos para colorear, videos y decálogos que se están reproduciendo para todos los docentes a nivel nacional.

Se ha creado el Programa Nacional de Capacitación de Educación en Seguridad Vial, mediante Decreto Supremo 08-2009- ED, en el que se encarga a la Dirección de Tutoría y Orientación Educativa del MINEDU, dicho programa busca fortalecer las capacidades de

los docentes de niveles de educación básica regular, inicial, primaria y secundaria, y básica alternativa, si consideramos que la presencia de los docentes en las escuelas es permanente y en contacto directo con los alumnos, durante el tiempo y años que dure su actividad profesional.

Para el 2010, se tiene por objetivo capacitar a 5 mil docentes en Lima y Callao, 2 mil para regiones Piura, Lambayeque, La Libertad, Ancash, Ica, Arequipa, Tacna, Junín, Cusco y Puno; donde hay puntos negros o sea mucha cantidad de tránsito.

Asimismo en este proceso la empresa privada como TOYOTA que a través un convenio de cooperación con los Ministerios de Educación y Transportes y Comunicaciones ha generado una página web denominada transitando.com.pe, que busca contribuir a los objetivos del Programa Nacional de Capacitación de Educación en Ciudad Vial que cuenta con herramientas como el aula virtual para docentes y así como concursos entre colegios para que los chicos simulen ser conductores y ganan puntos en función a cómo se aplican el nuevo reglamento de tránsito.

ENFOQUE DE SALUD EN LA SEGURIDAD VIAL

En la actualidad, el Ministerio de Salud (MINSA) ha elaborado una Estrategia Sanitaria Nacional de Accidentes de Tránsito a través de un plan comprendido para el periodo 2009-2012, a cargo de la Oficina de Estudios Estratégicos,

el cual concluye que los problemas de sanidad tienen una vinculación transversal, ya que son un conjunto de factores que intervienen e interactúan en esta problemática, tales como los individuos, las familias, la comunidad y el entorno de forma integral.

El Comité de Estrategia Sanitaria contra los Accidentes de Tránsito tiene dos espacios: el comité técnico permanente y el comité consultivo, en el que se incorporan otros integrantes distintos al Ministerio de Salud, pudiendo destacar entre ellos, a los miembros de la Policía Nacional, la Municipalidad Metropolitana de Lima, la Organización Panamericana de la Salud, la Cruz Roja, la Fiscalía de la Nación, Essalud, la Asociación de Clínicas Privadas, la Asociación Peruana de Seguros, el Ministerio de Educación, la ONG Salud Sin Límites y distintas Universidades, sin embargo, la composición y competencias que posee este comité consultivo es similar a las composición del Concejo Nacional de Seguridad Vial.

Igualmente, el plan de estrategia sanitaria tiene como visión para el 2011, consolidar una cultura de tránsito saludable dentro de un sistema eficaz de información, tomar medidas de prevención, control, rehabilitación e investigación de los accidentes bajo los principios de universalidad, equidad, calidad y solidaridad, cuyos lineamientos de este plan para contribuir en la reducción de la mortalidad producto de un accidente de tránsito, en ese sentido considerando el contenido de ese plan nos obliga a

redefinirlo como una propuesta que debería ser liderada por el Concejo Nacional de Seguridad Vial.

Pudiendo identificar que existe una dicotomía entre podemos identificar que existe una dicotomía entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones que viene trabajando su plan Nacional de seguridad Vial y el MINSA que viene promoviendo una Estrategia Sanitaria de Accidentes, ambas de manera independiente sin estar articuladas, generando una duplicidad de esfuerzos que persiguen el mismo objetivo prevenir los accidentes de tránsito.

Otro aspecto, a considerar es la capacidad de reacción frente a la ocurrencia de un accidente de tránsito, ya que frente a un hecho de esta naturaleza, por lo general la víctima es movilizada no a un establecimiento del Ministerio de Salud, sino que lo llevan a una clínica, donde las coberturas del seguro derivados del SOAT, son gastadas casi de manera inmediata, para luego ser derivado aún hospital del MINSA, ello se debe a que la cobertura de las aseguradoras y las AFOCAT se orientan en algunos casos a las víctimas de acuerdo a las intereses de estas entidades, observando que existe una total disposición para lograr que se atiendan en la red de clínicas o centros médicos con los cuales han realizado previamente un convenio, e igualmente se ha podido identificar que las víctimas son desplazados a los referidos establecimientos privados porque éstas pagan prebendas por cada herido que reciben.

De la misma manera, otro aspecto a considerar es la carencia de acciones destinadas a la recuperación física y psíquica e integral de las víctimas, las cuales deben ser atendidas, por lo que debe crearse una organización que lidere esta acción para asistir a ese proceso desde el momento que ocurre el accidente hasta su proceso de recuperación, ya que algunas víctimas que se ven involucradas en un accidentes de tránsito cuyo vehículo se encuentra coberturado por una AFOCAT, no es atendida ni menos resarcida, debido que estas son asociaciones que tienen un alto índice de informalidad, ya que no cuenta con la solvencia ni liquidez económica correspondiente, razón por la cual los hospitales o establecimientos de salud no aceptan la garantía que estas asociaciones ofrecen para atender a los accidentados, de la misma manera se ha detectado la carencia de profesionales y especialistas en temas de seguros en el seno de dichas organizaciones, ya que no pose asesores ni auditores médicos.

Además, en temas relacionado a la salud, se plantea realizar una serie de acciones en relación a salud ocupacional en conductores del Transporte Urbano de Lima, la cual debería ser considerada una prioridad, ya que la actividad de conducir especialmente en el servicio de transporte y mercancías es una actividad de alto riesgo, que implica que los recursos humanos que operan en especial en el transporte de pasajeros, posean condiciones físicas y emocionales optimas para prevenir los accidentes de tránsito, peor nuestro país la cultura de

prevención de las enfermedades es insuficiente o no se promueve.

SEGURIDAD Y SISTEMAS DE PROTECCION EN LAS VIAS

En esta última década, el país viene invirtiendo recursos para mejorar el sistema vial, a nivel nacional, regional y local, pudiendo visibilizarse interesantes avances, pero resulta pertinente que la infraestructura vial este adecuadamente construida, para ese fin las concesiones viales en su mayoría deben cumplir con los estándares y las obligaciones que existen en los contratos de concesión y adendas, y como parte de esta labor OSITRAN considera que la seguridad vial debe constituir una obligaciones en el marco del proceso de concesión de vías por parte de las concesionarias, siendo su responsabilizar supervisar, fiscalizar y controlar el cumplimiento de estas obligaciones relacionadas únicamente a la infraestructura, mas no a los servicios, ya que OSITRAN no elabora los contratos, pero si sirve de fuente retroalimentadora para el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y PROINVERSION, quien es la que formula y describe cada una de las especificaciones técnicas para la construcción de las carretas y servicios complementarios.

Hoy se tienen concesiones con ciento veinte indicadores de niveles de servicio, cuando en las primeras concesiones solo había diez o quince, por lo que se han ido incorporando una serie de obligaciones nuevas, tales como los servicios

complementarios y otros relacionados con la seguridad, los mismos que deberían de considerarse como modelo a implementar, al margen del contrato.

Asimismo, en el marco de la función de supervisión esta consta de dos etapas: la primera etapa es la construcción de la obra y la segunda es la de explotación de la misma.

En la primera parte, mediante un proceso riguroso las empresas deben garantizar que las obras se hagan de acuerdo a los parámetros considerados en la convocatoria en cuanto a la arquitectura vial, en este aspecto se considera que las vías posean sistemas de protección y señalización con el fin de evitar los accidentes de tránsito.

En la segunda etapa, se miden los niveles de servicio en la infraestructura como la señalización horizontal, vertical, elementos de encarrilamiento, la no obstrucción de las vías y su adecuado mantenimiento, y en caso de detectar alguna deficiencia se realicen las observaciones correspondientes a fin de que se corrijan esos inconvenientes.

En las principales vías concesionadas se verifican la transitabilidad, la disposición para una central de emergencias que contenga un inventario de toda la vía, la ubicación de las comisarias, el kilometraje, los teléfonos de los hospitales, ambulancias y los bomberos, e igualmente se debe mencionar que algunas empresas concesionarias de las vías cuentan con equipo de auxilio mecáni-

co, ambulancias de emergencias, postes SOS cada 10km, este modelo de gestión que se plantea tendría que ampliarse al resto de las vías que han sido concesionadas sin considerar estos criterios técnicos que complementan la infraestructura vial, la cual debe extenderse a las vías regionales y locales.

Respecto a la importancia de poseer sistemas de comunicación de emergencia de accidentes de tránsito a una Central de Emergencias, cuyos números telefónicos deben estar disponibles en toda la vía y en las boletas de peaje que entregan en las carreteras, lo cual indudablemente mejora la asistencia en caso hubiera algún accidente, lo cual debe complementarse con un sistema organizado para la asistencia de las víctimas en el lugar del accidente, a fin de que su atención sea de manera oportuna e inmediata, razón por la cual es necesario que las concesionarias de las vías implementen bajo su responsabilidad ese sistema debiendo contar con el apoyo y la asistencia de los equipos del Ministerio de Salud y la compañía de bomberos en un segundo nivel de responsabilidad, obligación que se encuentra justificada considerando la coyuntura actual respecto a la siniestralidad en las vías concesionadas.

Y en el caso de las vías no concesionadas como en las carreteras de penetración o las transversales, la responsabilidad tendría que ser adecuadamente asumida por el MINSA y en segundo nivel de responsabilidad por las compañías de Bomberos, debiendo delimitarse sus funciones en estos casos.

De igual modo, el contar con un servicio de grúas para retirar los vehículos siniestrados de las vías, ya que en la actualidad este procedimiento suele demorar, en especial cuando hay algún fallecido, porque se tiene que esperar la presencia de la autoridad competente, paralizando y obstaculizando el desplazamiento de los demás vehículos, por lo que se debe estudiar la posibilidad de designar autoridades que a nivel regional estén en permanente alerta para atender esa función (levantamiento de cadáveres), por lo que debe destinarse recursos para que se cuente con fiscales especializados en estas materias, ya que su no asistencia oportuna podría conllevar a la generación de mayores accidentes especialmente cuanto suceden en la noche y no se cuenta con una señalización preventiva de peligro.

Asimismo, se carece de espacios de descanso en carretera en las vías, las concesiones no los han considerado como una infraestructura necesaria y obligatoria como sucede en otros países del mundo, permitiendo el control y el cambio de conductores, e igualmente estas zonas cuenten con servicios básicos a favor de los usuarios de las vías, por lo que debería emplearse los peajes para ese fin por poseer esas condiciones (servicios higiénicos, internet, entre otros).

Otro criterio a tener en cuenta radica en la carencia de establecer mayores exigencias en los contratos de concesión para que paulatinamente las concesiones, que ya han obtenido rentabilidad (luego de 10 o 15 años), la necesaria y obligada construcción en estas vías de

carriles de ida y vuelta totalmente independientes, como ocurre en otros países donde se reevalúen los contratos, se incorporen adendas adicionales y se realicen modificaciones.

Una deficiencia de nuestras vías que se presenta es la carencia de de guardavías o protectores en las vías, como un medio destinado a disminuir los accidentes por descarrilamiento de los vehículos o la colisión frontal, cuando la mayoría de los países estos elementos son imprescindibles y considerados como un sistema de protección vital, por lo que es importante realizar auditorías viales que identifique cuales son los elementos de seguridad que deben tener las vías.

EXPERIENCIAS MUNICIPALES EN SEGURIDAD VIAL

Las municipalidades a nivel nacional tienen una participación puntual sólo en temas de prevención de accidentes de tránsito y aspectos referidos a la seguridad vial. Sin embargo, debemos resaltar que una de las municipalidades que ha avanzado significativamente en este proceso es la Municipalidad Provincial del Callao que ha desarrollado los referidos temas a través de un sistema de control y monitoreo del tránsito vehicular y peatonal, así como de un sistema centralizado de semaforización y de fiscalización electrónica.

Parte del objetivo que persigue dicha comuna, de acuerdo a la información que se obtu-

vo, es la de educar, formar e inculcar valores orientados a generar conciencia respecto de las normas de tránsito y seguridad vial en niños, adolescentes y adultos; así como coadyuvar con las labores de prevención a efectos de reducir la tasa de mortalidad en accidentes de tránsito en la Municipalidad Provincial del Callao.

Así, se desarrollan actividades coordinadas con la participación de la Policía de Tránsito a través del "Taller Ciudad Chimpún". Este Taller tiene como finalidad orientar a los alumnos de las distintas instituciones educativas sobre normas de tránsito utilizando un método de aprendizaje teórico-práctico que les permita entender el correcto uso de las señales de tránsito instaladas en las intersecciones de las calles y/o avenidas urbanas como el semáforo, el cruce peatonal, los paraderos oficiales de transporte público. De este modo, los alumnos participan, por ejemplo, simulando ser transeúntes en una intersección de calles a fin de consolidar lo aprendido en el taller.

También se viene desarrollando el "Taller de Educación Vial", en el que se imparten conocimientos sobre normas de tránsito con la participación de una mayor cantidad de niños ya que el taller se realiza en una mini ciudad, lugar al que trasladan a los niños para que reciban charlas de capacitadores especializados que hacen uso de videos con historias sobre seguridad vial y donde se escenifica a través de un teatro la historia de una abuela transitando con su nieto por la ciudad.

Existe además un "Taller de Títeres" que no solo se lleva a las aulas, parques y plazas sino que acepta invitaciones para realizar exposiciones y seminarios sobre temas de transporte y seguridad vial.

Otra forma de consolidar lo que se viene enseñando en los mini talleres es a través del "Taller de Teatro de la Seguridad Vial", donde se escenifica una obra de teatro por medio del cual se refuerza todo lo aprendido por los alumnos que han participado en los talleres anteriores.

Finalmente, una forma de integrar a los niños ya capacitados en las actividades antes mencionadas es mediante un circuito turístico de educación vial en cuyo recorrido, mostrando los lugares históricos del Callao, se les refuerza el significado y respeto por las señales de tránsito.

La Municipalidad Provincial del Callao promueve además campañas de sensibilización a la población a través de festivales, pasacalles y concursos de dibujo y pintura. Todas las actividades cuentan con la participación de la Policía Nacional de Tránsito, la Policía Canina, la Dinandro e Instituciones Educativas. Cabe resaltar que en este contexto se ha iniciado un programa denominado el Policía Escolar de Tránsito para generar líderes que ayuden en las labores que generalmente realiza la autoridad de tránsito.

También se ha diseñado una página interactiva a la que puede acceder cualquier persona para su aplicación en su res-

pectiva comunidad, toda vez que se hace una muestra virtual de una intersección vial y el comportamiento correcto de ciclistas y peatones.

Por otra parte, la Municipalidad Provincial del Callao ha instalado equipamientos electrónicos que, aprovechando la luz roja del semáforo, envían mensajes de seguridad vial como por ejemplo, no conducir en estado de ebriedad, utilizar el cinturón de seguridad, etc. Estos mensajes no son permanentes sino que varían de acuerdo a la época del año ya que en tiempo de fiestas se recomienda no conducir en estado de ebriedad, en marzo, que comienzan las clases escolares, se les recuerda el respeto al peatón.

Del mismo modo, la Municipalidad ha instalado una Central de Videovigilancia que además de fiscalizar el cumplimiento de las normas controla la fluidez del tránsito ya que integra los equipos de semaforización inteligente. Esto ha permitido reducir los accidentes de tránsito en el Callao. Tienen también vehículos implementados con un sistema de radar para detectar el exceso de velocidad además en colaboración con la Policía Nacional proceden a intervenir vehículos para las verificaciones que correspondan.

Como hemos señalado, en temas de prevención de accidentes y seguridad vial, la Municipalidad del Callao obtuvo resultados importantes debido a que ha implementado programas educativos no sólo para los

alumnos de las instituciones educativas de su jurisdicción sino que además el programa se ha extendido a la población adulta generando una nueva cultura vial. Y los conductores como consecuencia de la implementación de sistemas de monitoreo electrónico se han visto precisados a reducir y controlar la velocidad de sus vehículos.

Corresponde entonces que en el presente libro se informe sobre la experiencia de la Municipalidad del Callao para que sirva como un modelo a seguir por parte de las autoridades municipales no sólo de la ciudad de Lima sino del interior del país ya que consideramos deben involucrarse en temas de prevención de accidentes y seguridad vial para afrontar adecuadamente estos eventos que enlutan al país y generan cuantiosas pérdidas en recursos económicos que aún no han sido cuantificados adecuadamente.

A propósito de lo expuesto, cabe reflexionar que no se tiene información sobre los recursos que las distintas municipalidades destinan a los programas de prevención de accidentes de tránsito y seguridad vial, por lo que consideramos que los portales de transparencia de dichas instituciones deberían informar qué porcentaje de sus presupuestos se destinan a los mencionados programas.

Asimismo, no existe información fidedigna respecto al número de vehículos que están transitando dentro de la jurisdicción de cada municipalidad o región, toda vez que el Registro Vehicular informa sólo de

los vehículos registrados y no de aquellos que han sido dados de baja; además el hecho de que la mencionada institución solicite el pago por obtener información implica que las entidades interesadas en temas de prevención y seguridad vial no puedan compartir una información básica; motivo por el cual resulta pertinente proponer que la información que cuenta el Registro Vehicular pueda ser compartida con las instituciones relacionadas al tema como las Municipalidades, el Concejo Nacional de Seguridad Vial, la Policía de Tránsito a efectos de lograr una mejor planificación y aprovechar los recursos de inversión para hacer realidad programas de prevención y seguridad vial.

En este contexto consideramos que el Consejo Nacional de Seguridad Vial tiene una ardua labor a efectos de orientar y elaborar una serie de pautas que sirvan de parámetros en el uso y aplicación de señales de tránsito, como por ejemplo, los tiempos de cambio en los semáforos, las velocidades máximas permitidas no solo en las vías que ya conocemos sino en aquellas que tienen una particularidad distinta, el uso de rompemuelles, las características que deben tener las señales de tránsito, etc.

Por lo tanto, las ordenanzas que emitan las municipalidades y/o los gobiernos regionales tendrán que adecuarse a las disposiciones emitidas por el Consejo Nacional de Seguridad Vial reestructurado, máxime si tenemos en cuenta que la mayoría de las municipalidades de nuestro país carece

de técnicos o áreas que se dediquen a planificar, controlar y diseñar programas de seguridad vial tanto para los vehículos como para los peatones o usuarios de vías.

Así, la preocupación por el incremento de los accidentes de tránsito deberá ser una materia de interés prioritario por parte de las municipalidades pues tienen el imperativo de ejecutar planes de semaforización e implementación de un sistema de gestión inteligente del tránsito; así como implementar programas de educación vial dirigida a escolares y la erradicación de puntos negros de la ciudad a través de la ejecución de obras viales.

Sin embargo, para dar viabilidad y materializar los objetivos propuestos se requiere una acción coordinada de todas las instituciones que permita delimitar y establecer cuáles son las funciones y competencias en temas de seguridad vial de las municipalidades, los gobiernos regionales y el gobierno nacional de manera tal que los lineamientos aprobados sean claros y coadyuven primero a disminuir y prevenir los accidentes de tránsito y en segundo lugar a evitar la duplicidad de esfuerzos y recursos.

LA DEFENSORÍA DEL PUEBLO Y LA SEGURIDAD VIAL

El tema del transporte y la seguridad vial es una de las principales preocupaciones que forman parte de la agenda del Defensoría del Pueblo, en el marco de las competencias que posee como institución que

tiene por objetivo la defensa de los derechos fundamentales de la persona y la supervisión de la actuación de la administración estatal en la prestación de los servicios públicos, para ese fin cuenta con diversas herramientas, tales como la línea gratuita, un portal web, un blog donde se coloca información que le es útil al ciudadano.

En la actualidad, esa preocupación se centra en las AFOCAT, que son empresas aseguradoras y privadas que en la práctica dejan desamparadas a las víctimas de los accidentes, por lo que es necesario hacer un llamado de atención para que cumplan con dar la atención debida a los afectados por un accidente de tránsito.

De la misma manera es preocupante la forma como se estructura la información estadística de los accidentes de tránsito, responsabilidad que recae únicamente en la Policía Nacional del Perú, que si bien hace una diferenciación entre accidentes por zonas, tipo, muertos, heridos y eventualmente por ilesos, existen otros datos que no son visualizados en esta data, ya que esta información corresponde únicamente al momento del accidente, no tomando en cuenta los muertos que ocurren días después al accidente, ello debido a que no poseen los aspectos logísticos para ese fin, siendo imprescindible la generación un sistema que permita procesar adecuadamente la información, tarea en el cual se deben obligatoriamente vincular los centros de atención médica, quienes deberían reportar a la Policía Nacional del Perú cuánta gente ha fallecido des-

pués de los accidentes, de la misma forma la información debe contener el lugar donde se generó el accidente, entre otros datos relevantes.

Otras de la preocupaciones sobre este tema, es el impacto económico derivado de los accidentes de tránsito no solo respecto a los gastos que le genera a las víctimas, sino al propio Estado, ya que en su mayoría los afectados son personas en edad productiva, que fluctúan entre los 20 y 24 años de edad, que forman parte de la población económicamente activa.

Por tanto, se formulan las siguientes interrogantes: ¿Qué se está haciendo para humanizar nuevamente el transporte, por qué los conductores tienen conductas tan agresivas, por qué son tan imprudentes los peatones? ¿Cómo podemos asegurarnos que los choferes cumplen sus jornadas de trabajo, con sus descansos? ¿Cómo podemos profesionalizarlos?

Como parte de las acciones a tomar sobre el tema de seguridad vial es importante que en el trasporte urbano se promuevan otros medios de transporte como los vehículos no motorizados, para ello debe promoverse la creación de ciclovías y fomentar su uso, y por último se debe fortalecer el SOAT, pues aunque no evitan los accidentes, permite que las víctimas puedan ser atendidas médicamente a diferencia de otros sistemas de seguros.

Grupos de riesgo

Es importante identificar a los grupos de riesgo como aquellos grupos de individuos o miembros de la sociedad que con una participación activa y/o pasiva en relación a otro vehículo tienen la posibilidad de sufrir daños en su estado físico. Por tanto, es considerado como un sector vulnerable, teniendo en cuenta además que los elementos que participan en el tráfico son el vehículo, las vías y el factor humano.

El conductor de un vehículo se convierte en un elemento con ventaja en relación a la persona que no conduce el vehículo (pasajero) o cuando se trata de un peatón. Por lo tanto, es importante analizar, en el caso peruano, cuáles son los elementos que determinan la vulnerabilidad en accidentes de tránsito.

Está por demás decir que las vías urbanas como las interurbanas en su concepción general están destinadas principalmente a hacer fluido el tránsito de los vehículos y probablemente recién en esta última década se está considerando a las personas que utilizan estas vías como un aspecto a tomar en cuenta para los fines de la seguridad vial.

NIÑOS

Los niños en nuestro país son un sector altamente vulnerable que requiere de una urgente atención, razón por la cual los padres en el seno de sus familias tienen la obligación de hacer conocer las medidas de seguridad que deben tener presentes sus hijos, especialmente

en todas aquellas zonas donde la señalización es precaria o no existe, como sucede por ejemplo en las zonas rurales y/o urbano rurales, en las cuales simplemente no existen señales de tránsito y en otras, que existiendo, no se encuentran adecuadamente instaladas. En ese sentido, los padres dentro del hogar tienen un rol importante que asumir frente a sus hijos. Y para esto es imprescindible que los adultos accedan a mayor información para comenzar a instruir a sus hijos desde los primeros años sobre mecanismos de protección y cuidado para evitar accidentes de tránsito.

Así, consideramos que las Municipalidades como entidades que están más cerca a la población conjuntamente con el Consejo Nacional de Seguridad Vial, articule una serie de cartillas de prevención de accidentes de tránsito para que se divulguen a los vecinos en sus respectivos hogares, toda vez que las municipalidades cuentan con recursos económicos que perfectamente pueden ser destinados para dicho propósito ya que además pueden financiarse con las sumas de dinero que se recauden por el cobro de sanciones o multas por infracciones de tránsito; sin embargo corresponde al Congreso determinar el porcentaje de dichas multas que se destinará para los programas de educación en seguridad vial.

MUJERES

En otros países existen estadísticas que permiten identificar a las personas que según su género tienen una mayor o menor vulnerabilidad en los accidentes

de tránsito. En el Perú no tenemos una estadística exacta de este grupo poblacional, sin embargo colectivamente se tiene la impresión que el grupo que participa y protagoniza un número mayor de accidentes de tránsito es el que corresponde al sexo masculino, por consiguiente no es posible precisar qué participación tiene la población femenina ya que la condición de la población femenina es fundamentalmente de transeúnte. Al respecto, las últimas escenas difundidas en el que se advierte que una dama transeúnte es arrollada "sobrepasando" la luz roja grafica el estado de agresividad del que puede ser víctima e incluso puede inferirse, respecto de este caso especifico, una supuesta "responsabilidad" de la mujer que en su condición de peatón no ha respetado la señal de transito específica.

Si la población masculina es la que en mayor número opera un vehículo, entonces el varón se convierten en el sujeto activo que probablemente protagonice un accidente de tránsito, en tal sentido resulta imperativo el hecho de proporcionarle medios de información que lo instruyan para evitar ser partícipe en un accidente de tránsito. Además, se debe lograr que la información que se obtenga pueda fácilmente difundirse en su hogar como un proceso educativo propio de la familia. Por lo tanto, consideramos que las Municipalidades, las Organizaciones Sociales y Comunales e incluso los Directores de las Instituciones Educativas tienen la suficiente capacidad para implementar programas de información sobre cómo evitar los accidentes tránsito que serán dirigidos de modo puntual a los

padres de familia para que éstos se conviertan en difusores en el seno de sus familias.

POBLACION JOVEN

Las estadísticas nos informan que los accidentes de tránsito ocasionados por las personas jóvenes están en aumento. En efecto, en nuestro país tenemos a muchas personas jóvenes, que están en la etapa de formación profesional y/o académica o que ya trabajan, utilizando un vehículo motorizado. Y terminan siendo protagonistas de los mencionados accidentes, ya que en el Perú desde los 18 años ya es posible que conduzcan un vehículo. Sin embargo, se observa una serie de conductas de riesgo en este grupo, las mismas que están vinculadas al consumo de alcohol o de drogas que obviamente generan una mayor posibilidad de ser partícipes de accidentes de tránsito.

Ante esta circunstancia consideramos que las Universidades e Institutos Superiores contando con la colaboración del Consejo Nacional de Seguridad Vial tienen la obligación de difundir en todos los niveles de su población universitaria o de educación superior programas de información y/o campañas educativas sobre prevención de accidentes de tránsito y seguridad vial que permitan prevenir, controlar y fundamentalmente disminuir los accidentes de tránsito.

Debemos agregar que en nuestro país existen instituciones que perfectamente pueden contribuir con la seguridad vial y en este proceso el Ministerio de Educación ya está trabajan-

do de una manera acertada con la población escolar.

Involucrar a los jóvenes en los proyectos de seguridad vial es fundamental y así lo han entendido muchas entidades privadas que promueven por ejemplo publicidad de marcas de consumo a través de jóvenes en los que de modo muy sutil se envían mensajes de seguridad vial. Estos mensajes publicitarios son muy convenientes y esperamos que su difusión se incremente en nuestra sociedad.

PERSONAS MAYORES Y DE LA TERCERA EDAD

Las condiciones de la población peruana se han ido modificando tanto así que la población adulta ha ido incrementado su esperanza de vida, porque indudablemente las condiciones de acceso a la salud se han ido modificando favorablemente en estos últimos 15 años. Además, de alguna manera, el índice de pobreza ha disminuido debido a los esfuerzos de los diferentes programas y proyectos orientados a favorecer el desarrollo de las condiciones de vida de la población peruana. Frente a este aspecto la población adulta especialmente de la tercera edad se ha incrementado.

El censo poblacional* nos informa que existe una mayor cantidad de personas mayores de 65 años, aproximadamente el 7% de la población, circunstancia que configura un mayor envejecimiento de la población del Perú.

La atención a este sector de la población resulta muy importante porque afronta una serie de problemas para desplazarse por las vías o zonas de tran-

seúntes ya que en las calles no existe una adecuada implementación de las señales de tránsito y mucho menos en las zonas urbano rurales o rurales donde muchas de estas personas se trasladan a pie por el borde de las carreteras.

Por lo tanto, resulta necesario iniciar una campaña con la activa participación del Consejo Nacional de Seguridad Vial a fin de implementar señales de tránsito que tengan en cuenta a personas de la tercera edad; un ejemplo de ello son los planes de semaforización que en otros países contemplan el tiempo adecuado para que una persona de la tercera edad pueda cruzar una vía semaforizada.

*(fuente: INEI censo nacional de población y vivienda, 2007).

PEATONES EN GENERAL

Los peatones son un grupo de riesgo muy vulnerable ya que conocemos bien la carencia de proyectos viales destinados a prevenir y/o evitar que dicho grupo sea partícipe de los accidentes de tránsito que muy a menudo ocurren en nuestro país.

Se dice en nuestro país que conducimos de la misma forma en que hemos sido educados; así de acuerdo a esta premisa podemos inferir que nuestra población de peatones en general pertenece a un grupo altamente vulnerable ante cualquier evento o accidente de tránsito especialmente en las zonas urbanas donde la propia circulación de los vehículos se hace caótica, donde nuestras vías no están priorizando al peatón como

parte esencial de la convivencia vial pacifica y equilibrada sino que se continúa priorizando, como indicamos líneas arriba, a los vehículos que transitan.

Surge entonces como prioridad el hecho de que se atienda las exigencias cada vez mayores de los peatones a fin de otorgarles seguridad en su desplazamiento por las calles y vías de la ciudad.

Entonces, hay un trabajo educativo que se tiene que hacer en relación a los peatones teniendo en cuenta la realidad de otros países que en toda circunstancia priorizan el derecho del peatón a ser respetado, ello gracias a que existe un sistema de educación vial que pone en práctica la conducción respetuosa y responsable de un vehículo motorizado reconociendo además que los conductores de un vehículo en algún momento se convierten en peatones.

En este contexto resulta muy importante el trabajo que ya están desarrollando por primera vez en nuestro país las denominadas Escuelas de Conductores que a través de una capacitación integral logran que los conductores de vehículos motorizados interioricen la práctica del respeto a los peatones en su desplazamiento.

LOS CICLISTAS

El número de usuarios de bicicletas como vehículo de transporte no motorizado en las ciudades no está cuantificado pero se puede observar que los usuarios de bicicletas se ha incrementado en algunas ciudades.

Las bicicletas son utilizadas para realizar actividades deportivas de entrenamiento, existe además un mayor número de niños y adolescentes que utilizan las bicicletas. Sin embargo, en nuestra sociedad no existe una cultura de protección y respeto a los usuarios de bicicletas, prueba de ello es que en las ciudades casi no existen vías para ciclistas por lo que frecuentemente son víctimas de choques por un vehículo motorizado. Posiblemente algunos conductores observen a un ciclista como un obstáculo para su desplazamiento, sin embargo hay necesidad de cambiar este tipo de situaciones promoviendo el respeto a los ciclistas no solo como usuarios sino como ciudadanos que tienen el derecho de compartir las vías. Por consiguiente, las autoridades competentes deben de promover la construcción de ciclovías contando con las señalizaciones respectivas; además de promover que todos los ciclistas cuenten con todos los dispositivos de seguridad que los proteja frente a un eventual accidente, como el uso de los cascos de protección, los chalecos reflectantes y todos los elementos de seguridad que conciernen al uso de estos vehículos.

Existe la experiencia de otros países que se debe tener en cuenta, como por ejemplo Suiza, donde se promueve el uso de este tipo de vehículos no motorizados con excelentes resultados para la movilidad de las personas que inclusive les permite realizar desplazamientos relativamente largos disminuyendo la contaminación del medio ambiente.

Corresponde entonces invocar a las autoridades del gobierno nacional, regional y municipal para que en coordinación con el Concejo Nacional de Seguridad Vial se expida una normativa actual que permita promover la protección a los ciclistas a efectos que puedan compartir las vías al igual que los peatones o quienes conducen un vehículo motor generando así una cultura de cambio priorizando el respeto a la persona y a su medio de transporte evitando cualquier agresión al peatón o al ciclista.

Cabe señalar que no existen estadísticas sobre los usuarios de bicicletas tampoco existen estadísticas precisas sobre el número de accidentes que se presentan por atropello a estos ciudadanos que utilizan este medio de desplazamiento en condiciones de inseguridad.

USUARIOS DE MOTOCICLETAS

Los usuarios de motocicletas también se han convertido en un grupo de alto riesgo, muchos de estos vehículos son utilizados en nuestro país como un vehículo de movilidad rápida para la distribución de alimentos, medicamentos, correspondencias, entre otros, en las zonas urbanas.

Al igual que los usuarios de las bicicletas no se tiene una información oficial del número de motociclistas accidentados, sin embargo se conoce que estas personas terminan siendo víctimas incluso con resultados fatales por la poca protección con la que cuentan, por lo que resulta imprescindible exigir que estos usuarios cuenten necesaria y permanentemente con

cascos de protección debidamente estandarizados además de usar chalecos reflectantes, entre otros. Además, debe promoverse el respeto a los que conducen estos vehículos que han encontrado una forma de desplazamiento no solo para su tránsito sino para fines laborales y productivos.

No debemos olvidar que en zonas de la selva de nuestro país tenemos que el 80% del parque automotor está conformado por estos vehículos; motivo por el cual la licencia de conducir que se le otorga a los motociclistas es una similar a los que se otorga a los que conducen un vehículo de cuatro ruedas, sin embargo consideramos que debe promoverse su capacitación permanente en normas de tránsito y manejo a la defensiva.

MOTOTAXIS

Desde la década del 80 se ha incorporado al mototaxi como un elemento de movilidad y transporte de personas especialmente en las ciudades de la selva de nuestro país. A la fecha, encontramos mototaxistas en los distritos de Lima Metropolitana logrando cada vez una mayor presencia no sólo en los distritos de la capital sino en las ciudades del interior del país.

Las Municipalidades son las que otorgan las licencias para conducir estos vehículos motorizados de 3 ruedas, sin embargo no se tiene información exacta del número de estos vehículos que estarían circulando a nivel nacional, precisamente por la informalidad que existe en este sector. En Lima y el Callao posiblemente existen 80 000

mototaxistas que en realidad prestan un servicio de transporte de pasajeros en zonas urbanas y urbano rurales por tanto desplazan sus vehículos de tres ruedas ya no solo por las avenidas de tránsito moderado sino que han logrado posicionarse en vías de alto tránsito inclusive ya se visualiza su presencia en las carreteras del país.

La frecuencia de los accidentes de tránsito en los que participa una mototaxi resulta en la actualidad un problema que preocupa a la ciudadanía en general debido a su creciente uso como medio de transporte de personas y a esto se suma la ineficiente acreditación y control por parte de las Municipalidades que al amparo de la ley 27181, Ley General de Transporte Terrestre tienen la facultad de entregar los permisos de circulación para estos vehículos denominados mototaxis.

Siendo esto así, consideramos que debe exigirse a través de la normativa correspondiente que los requisitos y condiciones para el otorgamiento de licencias de conducir a quienes conducen un vehículo de tres ruedas debe ser el mismo para aquellos que conducen un vehículo de cuatro ruedas. Por lo tanto, los aspectos normativo y de regulación de estos vehículos y sus conductores debe estar a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ya que resulta imprescindible, para fines de la seguridad vial y la prevención de accidentes de tránsito, que los conductores de vehículos de tres ruedas conozcan las normas de tránsito y deban ser evaluados en su capacidad psicofísica para con-

ducir un vehículo toda vez que en el ejercicio de su actividades prestan en realidad un servicio público.

Asimismo, falta un registro centralizado del número de estos vehículos así como las condiciones en las cuales funcionan por lo que se hace imprescindible su inscripción en el registro vehicular a efectos de que se diseñen campañas de prevención de accidentes de tránsito y seguridad vial contando con datos estadísticos exactos. Cabe reiterar que un accidente de tránsito en el que participa una mototaxi con pasajeros en su interior puede tener resultados dramáticos y/o fatales, pues estos vehículos carecen de sistemas de protección para sus ocupantes.

Propuestas operativas

CONSIDERACIONES METODOLÓGICAS PARA LA INTERPRETACIÓN DE LAS PROPUESTAS

Las propuestas que a continuación planteamos como recomendaciones están distribuidas en tres niveles de intervención, considerando la metodología funcional basada en la Matriz de Haddon y que recomienda la OMS según la fase del evento a considerar.

Nivel Primario de Intervención

Se consideran todas aquellas propuestas operativas formuladas por el comité y las entidades responsables de su implementación **para evitar los accidentes de tránsito en nuestro país.**

Nivel Secundario de Intervención

Se consideran todas aquellas propuestas operativas formuladas por el comité y las entidades responsables para su implementación **orientadas a disminuir la severidad de los accidentes de tránsito cuando éste se produce.**

Nivel Terciario de Intervención

Se consideran todas aquellas propuestas operativas formuladas por el Comité y las entidades responsables para su implementación **para la asistencia oportuna y evitar consecuencias fatales o irreparables en las víctimas, producto de un accidente de tránsito, pero**

además incorporamos aquellas medidas en favor de las víctimas con secuelas temporales o permanentes.

En cada uno de estos tres niveles de intervención se han considerado cada uno de los factores que intervienen o participan para un tránsito seguro. Estos son las vías, los vehículos y el factor humano. Por lo tanto el análisis de las diferentes variables que intervienen en cada uno de los factores nos ha permitido formular propuestas concretas que las distintas entidades responsables tanto del gobierno como privadas deberán involucrarse en su proceso de implementación.

Hemos considerado darle mayor relevancia a la parte concerniente a la Intervención a Nivel Primario porque consideramos que estas estrategias tienen que ver directamente con la parte preventiva a considerar para evitar los accidentes de tránsito, incidiendo significativamente en el factor humano, por ser éste uno de los factores que tiene mayor responsabilidad en los accidentes de tránsito.

1. NIVEL PRIMARIO DE INTERVENCIÓN

En esta parte describimos todas aquellas acciones operativas que debemos implementar para prevenir los accidentes de tránsito.

1.1. PROPUESTAS EN RELACIÓN A LA INFRAESTRUCTURA VIAL

1.1.1. Con respecto a las vías concesionadas

La inversión en infraestructura vial demanda que entidades especializadas como la OSITRAN, se involucren en este proceso desde la etapa de elaboración de las especificaciones técnicas para llevar a cabo las concesiones viales, y estandarizar los criterios técnicos de seguridad vial para toda litación y/o concesión de vías. La experiencia que ha logrado esta entidad al realizar trabajos de auditoría vial y de seguimiento del cumplimiento de las obligaciones que corresponde a las empresas que construyen y asumen una construcción y/o concesión les permite tener una opinión válida respecto a este proceso.

En ese sentido, resulta pertinente que las vías construidas y concesionadas así como todas aquellas no concesionadas se adecuen y actualicen de acuer-

do a los requerimientos técnicos exigidos en las concesiones y muchas de estos tienen que ver precisamente con la aplicación de criterios técnicos para la seguridad en las vías. En la exposición de la OSITRAN se menciona que actualmente se concesionan y se construyen carreteras con hasta 120 especificaciones técnicas. Refieren además que las primeras carreteras inicialmente concesionadas habrían sido construidas con 10 a 15 de estos requerimientos. Es un reto que las concesiones futuras tengan en consideración los estándares que tienen otros países en diseño, seguridad, señalización, entre otros aspectos que ayuden a prevenir los accidentes de tránsito en las vías. Además se requiere con urgencia un proceso de reevaluación y adecuación de todas aquellas vías que no han sido construidas con los estándares actualmente demandados.

Propuestas operativas:

- Los procesos de concesión de vías que se realicen deben incorporar criterios vinculados a la seguridad vial. Se contará con la participación de la OSITRAN tanto en el proceso de elaboración de las bases para las licitaciones y concesiones como para el seguimiento del cumplimiento de las mismas.

- Surge la necesidad por parte de las concesionarias y las entidades que tienen que ver con la construcción y mantenimiento de las vías de adecuarlas progresivamente a los criterios técnicos que actualmente rigen las construcciones concesionadas considerando todos los criterios técnicos para la protección

y seguridad de los usuarios de las vías, que ayuden a prevenir los accidentes de tránsito.

Entidades responsables de su implementación

- Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Ministerio de Economía y Finanzas
- OSITRAN

1.1.2. Delimitación de competencias con respecto a la construcción, mantenimiento, semaforiazación y señalización de las vías

Resulta vital que los diversos niveles de gobierno cumplan con la competencia asignada en materia de transporte y tránsito, de forma tal que la infraestructura vial en su jurisdicción sea la adecuada, y posea la señalización y semaforización correspondiente, especialmente en las zonas urbanas. Ello obliga a que asignen presupuestos especiales para ese fin. Esta obligación se extiende tanto a los gobiernos nacional, regional y municipal provincial y distrital, cada uno en el ámbito de su competencia.

De esta manera reduciremos el índice de siniestralidad, ya que en la actualidad uno de los factores que genera la ocurrencia de accidentes es el pésimo estado de las vías y/o su nula e inadecuada señalización y semaforización. Como resultado tenemos accidentes de diferente tipo y magnitud, siendo las situaciones descritas producto del incumplimiento de sus

funciones por parte de las autoridades competentes cuando debe existir un nivel de corresponsabilidad de su parte por la ocurrencia de un accidente de tránsito derivado de la pésima infraestructura o precaria señalización y semaforización como ocurre en otros países del mundo.

Propuestas operativas

- Los gobiernos nacional, regional y municipal provincial y distrital deben ejercer de manera real la competencia de invertir, mejorar, conservar, señalizar y semaforizar la infraestructura vial que está dentro de sus ámbitos territoriales.

- Se deben asignar y delimitar responsabilidades de cada uno de los mencionados con partidas específicas dentro del presupuesto de cada nivel de gobierno para cumplir con las funciones señaladas en el punto anterior

Entidades responsables de su implementación

- Congreso de la República del Perú.
- Ministerio de Transportes y Comunicación
- Ministerio de Economía y Finanzas
- Gobiernos Regionales
- Municipalidades Provinciales y Distritales
- OSITRAN

1.1.3. Concesión de los servicios complementarios en vías de la red nacional

Muchas de las vías de la red nacional, especialmente las

construidas y concesionadas carecen de una serie de servicios complementarios integrales como asistencia médica, auxilio mecánico, zonas de descanso, restaurantes, servicios higiénicos, entre otros, que se observan usualmente en las redes viales de países que se preocupan por los usuarios. Para resolver esta carencia es importante que estos servicios sean concesionados de modo independiente a la construcción y concesión de vías, de manera tal que simultáneamente a la construcción de las vías o inmediatamente después de haberse culminado se implementen estos servicios complementarios en puntos estratégicos de la red vial. No debemos dejar de mencionar que la ubicación actual de algunos servicios básicos localizados en ciudades colindantes con la red vial nacional están localizados como paraderos informales y posibilita que sucedan gran cantidad de atropellos a peatones, choques contribuidos por la poca señalización además de la ubicación inadecuada en zonas no óptimas para este propósito sumándose a la precariedad de estos servicios básicos.

Con la implementación de estos sistemas estaríamos en las mismas condiciones que cualquier país desarrollado, ya que mediante el empleo de este sistema se busca promover el tránsito seguro para conductores, pasajeros y demás ciudadanos.

Propuestas operativas

- Promover la concesión de servicios complementarios de manera independiente a la construcción y/o concesión de vías.

- Proceder a su implementación en las vías de la red nacional que carecen de servicios complementarios con participación del sector privado previa delimitación de los puntos que deben estar ubicados para cubrir toda la red vial nacional.

Entidades responsables de su implementación

- Congreso de la República.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Gobiernos Regionales
- Municipalidades
- OSITRAN

1.1.4. Implementación de sistemas de control automático electrónico del tránsito

Los sistemas de control electrónico automático de tránsito como semáforos inteligentes y radares electrónicos de velocidad complementados con una señalización adecuada en las zonas urbanas permitirán la reducción del índice de accidentes. La tecnología permite incluso que se puedan ubicar dispositivos electrónicos tipo radares GPS en los puntos negros de la red vial nacional y urbana y disminuir las posibilidades de un accidente de tránsito así como su severidad. Esto permitirá la racionalización de los recursos humanos de la Policía Nacional quienes alternativamente podrán realizar acciones educativas de prevención y control dirigidas a los conductores, peatones y ciudadanía en general.

Propuesta operativa

- Implementación de sistemas automáticos de control elec-

trónico de tránsito complementados con un programa de señalización para el cual las autoridades competentes deberán destinar los presupuestos respectivos.

Entidades responsables de su implementación

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Ministerio del Interior
- Gobiernos Regionales
- Municipalidades

1.1.5. Gestión de puntos negros en las vías

Los puntos negros se definen como aquellas zonas en las que ha habido un fallecido o tres lesionados durante un accidente de tránsito. Toda vez que han sido identificados en la red vial nacional, regional y local, deben contar con todos los dispositivos de seguridad y prevención, para lograr la disminución y control de los accidentes de tránsito en estas zonas identificadas como críticas por tener alta incidencia de accidentes de tránsito. Deberán tomarse medidas como la instalación de radares para controles de velocidad máxima, limitadores de velocidad, señalización adecuada, sistemas de guardavías apropiados además del personal policial que identifique y sancione a los conductores que realicen maniobras que puedan generar un accidente de tránsito.

Propuesta operativa

- Surge la necesidad urgente de diseñar e implementar un sistema de gestión de puntos negros en todos aquellos puntos críti-

cos identificados en la red vial nacional y urbana que implica el análisis de las diferentes variables que generan accidentes de tránsito en estas zonas y la colocación de una serie de elementos que ayuden a disminuir y controlar los accidentes de tránsito. Para esto las autoridades competentes deberán asignar los recursos económicos necesarios.

Entidades responsables de su implementación

- Congreso de la República
- Ministerio del Interior
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Ministerio de Economía y Finanzas
- Gobiernos Regionales
- Municipalidades Provinciales y Distritales

1.1.6. Implementación de programas de auditoría vial

Las auditorias viales a las obras de infraestructura vial regional y a las que se ejecutan o han sido concretadas en el ámbito de la competencia municipal muchas veces son inexistentes. Por ello surge la necesidad de implementación obligatoria de los sistemas de auditoría vial ceñidos a estándares internacionales para las infraestructuras de las vías nacionales, regionales y urbanas que permita determinar si éstas reúnen las condiciones de seguridad establecidas.

Este proceso de auditoría vial debe efectuarse en cada etapa del proceso de concesión de vías, es decir durante el planeamiento, la construcción y la explotación de las conce-

siones realizadas en la red vial nacional. Las auditorias viales permitirán no solo verificar si la inversión que se realizó en infraestructura vial corresponde a los criterios técnicos de las adjudicaciones o licitaciones sino también si éstas cumplen con todos los estándares de seguridad.

Es importante indicar que auditores viales como profesionales especializados probablemente sean muy escasos en el mercado laboral peruano, sin embargo es menester incentivar la promoción y creación de estas especialidades tanto a nivel técnico como de especialización en post-grado para contar con los suficientes profesionales para que realicen esta importante labor orientada a tener vías con estándares de calidad y seguridad en beneficio de los usuarios.

Propuesta operativa

- Implementar los sistemas de auditoría vial obligatorias tanto para las obras en infraestructura vial de la red nacional, regional o local urbana, a fin de proponer acciones destinadas a verificar, mejorar y solucionar los problemas que ponen en riesgo la seguridad vial por obras que no cumplen los requisitos, estándares de calidad y propician la inseguridad de los usuarios de estas vías.

Entidades responsables de su implementación

- Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Gobiernos Regionales
- Municipalidad Provinciales y Distritales

1.1.7. Creación de Institutos o Facultades con especialización en seguridad vial

Una de las principales medidas adoptadas por los países que han decidido enfrentar el problema de la inseguridad vial y los accidentes de tránsito ha sido la formación de Institutos de Seguridad Vial. Sin embargo, en el Perú carecemos no solo de dichas instituciones sino de cursos sobre la materia, lo que conlleva a la carencia de técnicos y/o profesionales especializados en estas áreas. Salvo el caso de los profesionales de Ingeniería del Transporte cuya formación académica tiene cierta vinculación con temas de seguridad vial asociados a la infraestructura.

Surge la necesidad de que estas instituciones o especializaciones que se generen puedan abocarse no solo al trabajo de auditorías viales en lo concerniente a infraestructura sino también que su enfoque sistémico les permita abordar temas variados como los vinculados a la investigación de los accidentes de tránsito atribuibles a los diferentes factores que intervienen en el tránsito como el factor humano. Además podrán abocarse al estudio de los diseños, estructura y equipamiento que deben tener los vehículos para brindar mayor seguridad a los usuarios de las vías. En el mismo sentido se espera que estos profesionales tengan el criterio y la capacidad técnica de proponer y reevaluar permanentemente los diferentes proyectos y programas de seguridad vial de nuestro país.

Propuestas operativas

- Promover la creación de carreras profesionales con especialización en seguridad vial integral en el Perú.

- Promover la creación de un Instituto Superior de carácter técnico en seguridad vial.

Entidades responsables de su implementación

- Comisión de Educación del Congreso de la República
- Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República
- Ministerio de Educación
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones

1.2. PROPUESTAS EN RELACIÓN AL FACTOR VEHÍCULO

1.2.1. Promover la exiencia de vehículos con mayores y mejores tecnologías de protección y seguridad

Los vehículos tanto en su diseño como en su estructura deben estar orientados a ofrecer la seguridad de sus usuarios. Los avances tecnológicos en este rubro han evolucionado para cubrir este fin tanto en los vehículos de uso particular como en los de transporte de carga y de pasajeros.

Sin embargo, desde 1992 a la fecha han ingresado al país aproximadamente 715 000 vehículos usados. El parque automotor tiene un tiempo de antigüedad en promedio de 17 años. Indudablemente tener un parque automotor de éstas características acarrea una serie problemas. Desde la contami-

nación del medio ambiente, pasando por la imagen y urbanidad de las ciudades, hasta el escaso equipamiento en materia de seguridad con el que están equipados estos vehículos que, como indicamos, no han evolucionado favorablemente en cuanto a medidas de seguridad para los ocupantes y el resto de usuarios de las vías.

De los autos nuevos que están ingresando al país, la mayoría cuenta con sistemas de protección como airbags, radares internos para calcular la distancia entre un vehículo y otro, sistemas de inteligencia para controlar la velocidad, sistemas de control en los que se incorporan tecnologías de información para percibir eventuales posibilidades de riesgo (choque inminente, despiste, etc.), frenado automático frente a obstáculos que ponen en riesgo la seguridad del vehículo tanto hacia delante como para el retroceso, entre otros. Todos estos sistemas no existen en vehículos que superan los 10 años de antigüedad. Es necesaria entonces la renovación del parque automotor y simultáneamente prohibir el ingreso de vehículos de segundo uso.

Propuestas operativas:

- Prohibir el ingreso de vehículos usados, promover la renovación del parque automotor y ejecutar el programa de chatarreo vehicular.

- Establecer criterios técnicos mínimos en cuanto a exigencias tecnológicas y de seguridad para los nuevos vehículos que ingresan al mercado nacional inicialmente con todos

aquellos que van a brindar servicios públicos de pasajeros y/o carga para progresivamente extender a los vehículos de uso privado.

Entidades responsables de su implementación

- Congreso de la República
- Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso
- Ministerio de la Producción
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones

1.2.2. Sistemas de control de velocidades máximas de circulación en los vehículos

Superar la velocidad máxima permitida en vehículos de transporte de pasajeros y mercancías que circulan por la red vial nacional constituye uno de los factores de alto riesgo que genera accidentes de tránsito e incrementa su severidad cuando suceden.

Los sistemas de control en las vías son insuficientes o no existen por la carencia de recursos tecnológicos y económicos. En este contexto es importante adoptar medidas que tiendan a mejorar estos sistemas de control, como la incorporación de controladores de velocidad máxima en los propios vehículos. Esta exigencia inicialmente será para las unidades de servicios de pasajeros y de carga que circulan en la red vial nacional y progresivamente deberán adoptarla los vehículos de pasajeros y de carga que circulan en la red urbana.

Esta medida deberá además complementarse con acciones

que generen conciencia sobre la necesidad de respetar los límites de velocidad por parte de los conductores.

Propuestas operativas

- Fijar un plazo de doce meses para que los vehículos destinados al servicio de transporte de personas y mercancías que circulan en la red vial nacional posean limitadores de velocidad incorporados dentro de su sistema electrónico.

- Fijar un plazo de doce meses para que los vehículos destinados al servicio de transporte de mercancías posean dispositivos externos de luminosidad que se enciendan cuando el vehículo supere los límites máximos de velocidad, permitiendo un control visual de los demás usuarios de las vías y autoridades que realizan su labor de fiscalización.

- Los vehículos que ingresen a partir del 2015 a territorio nacional para brindar servicios de transporte y mercancías contarán con limitadores de velocidad.

- Fijar un plazo máximo de tres años para que los vehículos del servicio público de pasajeros que circulan en la red vial urbana o local puedan contar con estos dispositivos.

- Iniciar campañas de sensibilización para promover en los conductores el respeto a las máximas velocidades establecidas en el nuevo código de tránsito.

Entidades responsables de su implementación

- Congreso de la República.
- Ministerio de la Producción
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones

1.2.3. Sistemas de control de llave automática como medio para detectar el consumo de alcohol

En la actualidad la irresponsabilidad de algunos conductores quienes en estado etílico conducen un vehículo es otro de los factores causantes de accidentes de tránsito. Estos hechos acontecen no solo en las vías urbanas sino en las nacionales y regionales. En la actualidad se están incorporando dispositivos de control de llave automático, que somete a una prueba al conductor antes de que arranque el vehículo y si ha consumido alcohol el vehículo no encenderá.

El avance de la tecnología obliga a que en nuestro país se utilicen estos equipos para que los vehículos del transporte de pasajeros y de carga incorporen estos dispositivos. Se deberá otorgar un plazo razonable para la adecuación con el único objetivo de que el conductor de un vehículo destinado a brindar el servicio de transporte no haya consumido ni un mililitro de alcohol.

Acciones operativas

- Exigir a los vehículos destinados al servicio de transportes y comunicaciones para que en un plazo de doce meses posean el sistema de control de llave automático.

- Exigir que los vehículos menores motorizados que brindan servicio de transporte posean el sistema de control de llave automático en un plazo máximo de tres años y que dicha obligación se extienda a los vehículos de uso particular en un máximo de dos años para aquellos conductores cuyas licencias de conducir hayan sido suspendidos por conducir bajo los efectos del alcohol.

Entidades responsables de su implementación

- Congreso de la República.
- Ministerio de la Producción.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

1.2.4. Uso de los faros durante el día

La diversidad geográfica de nuestro país genera que la conducción de un vehículo requiera que se tomen muchas precauciones. Esta situación sobre todo se presenta cuando se conduce en condiciones climáticas que impiden la visibilidad, lo que ocurre en la franja costera, en la selva en temporadas de lluvia o en casos en que se comparte una sola vía redistribuida con dos carriles, uno de ida y otro de retorno, situación que puede predisponer a que ocurran accidentes de tránsito con consecuencias fatales, en especial en la red vial nacional. Reiteramos que para enfrentar la poca visibilidad debemos tomar como ejemplo la experiencia internacional, la que actualmente ha regulado que la totalidad de vehículos tengan en encendido automático la luz baja al iniciar la marcha, incluso en su uso durante el día.

Pero también existen vehículos menores que comparten las vías y que por sus características propias de tamaño, son muchas veces imperceptibles y vulnerables por conductores de vehículos de mayor dimensión. Nos referimos a las motocicletas y mototaxis que comparten las vías, los que muchas veces terminan destrozados en choques frontales generando accidentes con consecuencias lamentables: pérdida de vidas humanas.

Propuestas operativas

- Considerar la posibilidad de que la totalidad de los vehículos que circulan en la red vial nacional, regional y urbana tengan que circular necesariamente con la luz baja encendida durante el día.
- Reglamentar que los vehículos menores tipo motocicletas y mototaxis que circulan en la red vial urbana o local necesariamente tengan que desplazarse con la luz baja encendida.

Entidades responsables de su implementación

- Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones

1.2.5. Dispositivos sonoros dentro del vehículo

La contaminación sonora en nuestro país y el mundo se ha incrementado en especial en las grandes urbes, provocando estrés sonoro a los conductores y a la ciudadanía en general. Por ello urge normar su uso adecua-

damente de forma tal que pueda ser empleado cuando exista un peligro inminente durante la circulación: alertar al peatón u otro vehículo. Se prohibirá y sancionará su uso inadecuado en circunstancias que no posean el componente indicado.

Propuestas operativas

- Restringir el uso del claxon u otros elementos sonoros, los cuales deben ser empleados solo en caso de presentarse un peligro inminente de choque, accidentes o posible atropello durante la circulación.

- Fiscalizar para que los elementos sonoros que poseen los vehículos no sufran modificación alguna, ya que los vehículos en la actualidad tienen incorporados de fábrica los referidos elementos.

Entidades responsables de su implementación

- Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Gobiernos Regionales
- Municipalidades

1.2.6. Restricción del uso de luz alta durante la conducción

Durante el desplazamiento nocturno de los vehículos por la red vial nacional es frecuente observar el uso inadecuado de la luz alta con la adición además de una serie de faros para un "largo alcance visual" conocidos en la jerga del transportista como "faros piratas" instalados de manera permanente. Este factor puede provocar un accidente de tránsito, pues mu-

chos de estos dispositivos lumínicos "empañan" o encandilan la vista de los conductores que se desplazan en sentido contrario compartiendo la misma vía distribuida en dos carriles. Además estos dispositivos adicionales como los "faros piratas", se incorporan con el propósito de una "mayor visibilidad" nocturna para el conductor muchas veces para imprimirle mayor velocidad a sus vehículos y sobrepasar a otro con consecuencias fatales, motivo por el cual se deben adoptar las medidas correctivas para retirar esos elementos de los vehículos de manera inmediata.

Propuestas operativas

- Restringir el uso de elementos adicionales a los faros normales de fábrica que poseen los vehículos que circulan en la red vial nacional y regional, por no cumplir con las características electrónicas y mecánicas originales.

- Sancionar a los conductores y propietarios que circulen en una misma vía de dos carriles utilizando la luz alta indebidamente promoviendo el encandilamiento de la visión del conductor del vehículo que circula en sentido contrario.

Entidades responsables de su implementación

- Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Ministerio del Interior (Policía de Carreteras)

1.3. PROPUESTAS EN RELACION AL FACTOR HUMANO

Es el factor al cual se atribuyen la mayoría de los accidentes de tránsito, razón por la cual se obliga a adoptar acciones preventivas respecto a él, con el fin de reducir los accidentes de tránsito.

1.3.1. De los sistemas de evaluación de la salud física y mental de los conductores

En el Perú, el sistema de evaluación médica y psicológica para los conductores es conocido como examen psicosomático para licencias de conducir el cual se practica a las personas que desean obtener una licencia de conducir vehículos particulares o aquellos destinados al servicio de transporte. Del mismo modo para que los conductores revaliden sus licencias vencidas.

Esta evaluación psicosomática anteriormente conocida como examen médico permite determinar la condición física y psicológica de los postulantes a una licencia de conducir. Para eso utilizan un sistema conocido como psicosensometría que es complementado con pruebas psicológicas y exámenes de grupo sanguíneo y toxicológico.

Sin embargo, en nuestro país donde la cultura de prevención de enfermedades de salud física y emocional por parte del Estado y de los mismos ciudadanos es casi nula, la normativa sobre la materia le permite a una persona seguir conduciendo un vehículo por espacio de

ocho años si posee una licencia de conducir vehículos de uso particular. Esta circunstancia resulta alarmante ya que durante todo ese tiempo el conductor no es objeto de ninguna evaluación cuando sus condiciones físicas y psicológicas sí varían en el tiempo.

Se observan casos de conductores que han tenido un accidente y después de este hecho su salud se ha deteriorado. Para graficar este hecho podemos indicar por ejemplo si un conductor producto de un accidente pierde uno de sus miembros (mutilación de una mano), como su licencia de conducir le permite conducir vehículos por el tiempo de ocho años éste podrá continuar ejerciendo tal labor sin restricción de ningún tipo.

Por estas circunstancias urge la necesidad de que los conductores sean objeto de evaluaciones periódicas. Por esta razón para tener conductores a los que se les evalué regularmente su condición física y mental, se debe reducir el plazo para la revalidación de las licencias de conducir. Ya que las empresas vinculadas al rubro del transporte por ejemplo no exigen ningún tipo de evaluación médica y psicológica a sus conductores como sí ocurre en otros sectores como el minero que exige evaluaciones médicas previas al inicio de sus actividades, durante e inclusive al concluir su vínculo laboral.

Propuestas operativas

- Modificar el plazo de revalidación de las licencias de conducir de la Categoría Profesio-

nal, para que su vigencia sea de dos años. Para ello debe considerarse la necesidad de que sean reevaluados a nivel psicosomático.

- Establecer que la revalidación de las licencias de conducir para la categoría particular sea de cuatro años.

Entidades responsables de su implementación:

- Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

1.3.2. Consumo de alcohol y drogas

Actualmente para la obtención de la licencia de conducir se ha considerado de manera muy acertada que los postulantes a una licencia de conducir, así como los que deseen revalidarla se sometan a pruebas toxicológicas, que forman parte de la evaluación psicosomática, para detectar a los conductores que son consumidores habituales de alcohol y estupefacientes. Sin embargo, la proliferación de las sustancias psicotrópicas ha generado el incremento de su consumo no solo en conductores de la categoría profesional sino de categoría particular.

En el caso del alcohol, la tolerancia de su consumo durante la conducción es de 0.5mg por litro de sangre, sin embargo esto resulta difícilmente controlable, debido a la insuficiente cantidad de operativos para su verificación Por esta razón es imprescindible que para los

conductores que emplean su licencia de conducir para fines labores (categoría profesional) el rango de tolerancia debe ser "cero", es decir no se les debe permitir consumir ni una mínima cantidad de alcohol, al igual que las drogas psicotrópicas como cocaína, marihuana y además considerar dentro de éstas a las bebidas energizantes. En este último caso porque sus componentes incluyen altas concentraciones de cafeína, el cual es considerado en esas proporciones como un psicoestimulante.

Asimismo, conforme a los estudios realizados sobre los energizantes se tiene como resultados que una lata de estos productos equivale a consumir entre 5 a 10 tazas de café de una vez, generando la aceleración de pulsaciones (taquicardia, incremento de la presión arterial, eleva el ánimo y aumenta el alerta de la persona), además del nerviosismo, irritabilidad, entre otras consecuencias producto de los efectos psicoestimulantes, predisponiendo a los conductores a realizar maniobras inadecuadas y reacciones inusuales que pueden generar un accidente de tránsito, especialmente cuando muestran signos de agotamiento físico.

Existe además un grupo de riesgo que son los jóvenes de 18 a 24 años que son la mayor cantidad de víctimas de accidentes de tránsito en nuestro país según el informe epidemiológico del Ministerio de Salud, por lo tanto su restricción a cero alcohol en este grupo de conductores coadyuvara significativamente a su seguridad.

Propuestas operativas

- Establecer que los conductores que posean una licencia de conducir para servicio de transporte de pasajero o de carga se encuentren prohibidos de consumir alcohol, cocaína, marihuana y sustancia energizantes. Por lo tanto reducir los rangos a "cero" para los conductores de la categoría profesional.

- En el caso de las personas con licencia de conducir vehículos particulares y que tengan la edad de 18 a 24 años de edad el consumo de alcohol, drogas psicotrópicas y bebidas energizantes se reducirá a cero.

- En el caso de las personas que conducen vehículos de uso particular y que no estén comprendidos en ese rango etario, los niveles de permisividad en una primera etapa serán de 0.5 gr/100 ml de sangre o su equivalente y "cero" de consumo de sustancias psicotrópicas (cocaína, marihuana y bebidas energizantes).

- Realizar campañas de detección de consumo de drogas y/o alcohol, mediante el empleo de un test rápido de detección de consumo de cocaína y marihuana adicional a la detección de alcohol.

Entidades responsables de su implementación

- Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Ministerio del Interior

1.3.3. Evaluación médico psicológica de los operadores de empresas de transportes de carga y pasajeros

Las empresas que brindan servicios de transporte requieren que los conductores que van a formar parte de su plana laboral posean condiciones de aptitud médica y psicológica adecuadas. Esa condición debe ser verificada con una evaluación periódica.

Por esa razón, tanto en el Perú como en cualquier otro país, el proceso de conducción para brindar servicio de transporte es una actividad de alto riesgo ya que la frecuencia y tiempos de conducción demandan un mayor esfuerzo físico y mental. La única manera de garantizar que efectivamente el conductor de un vehículo brinde este tipo de servicios en condiciones idóneas es que posea una adecuada condición física y mental.

Propuestas operativas

- Establecer como obligación que las empresas que brindan servicios de transporte en sus diferentes modalidades incluyendo a los que brindan el servicio de transporte de personas en vehículos menores, que deben examinar a nivel físico y psicológico a sus conductores u operadores antes de ingresar a formar parte de la plana laboral de la empresa además con exámenes periódicos cada 6 meses para verificar sus condiciones físicas y mentales conforme a su licencia de conducir. Para este proceso deberá reglamentarse que la verificación previa y las periódicas sean realizadas

por los centros médicos autorizados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para realizar evaluaciones psicosomáticas.

- Disponer que en las acciones de control y fiscalización que realice la SUTRAN y otras autoridades consideren la verificación de estos exámenes solicitando el certificado correspondiente. Si producto de estas evaluaciones periódicas se encontrara a un operador en condiciones de inaptitud se comunicará inmediatamente al MTC para la suspensión de su licencia de conducir así como a la empresa en la que labora el conductor.

Entidades responsables de su implementación

- Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo
- Municipalidades Provinciales
- SUTRAN

1.3.4. Establecimiento de seguros médicos obligatorios para los operadores de las empresas de transportes

Tener conductores en condiciones físicas y emocionales adecuadas requiere que los conductores tengan un sistema de protección de salud adecuado. Para este propósito es importante que los operadores del transporte cuenten con una asistencia de salud oportuna que les permita recibir una atención médica y psicológica cuando lo requieran. La mayoría de

las empresas de transportes no tiene un sistema adecuado de seguros para sus operadores. Cuando sus operadores presentan cualquier problema de salud tienen que recurrir a sus escasos recursos económicos para cubrir los gastos que su atención implica.

Los accidentes de tránsito atribuibles al rol del conductor tienen que ser abordados de forma adecuada. En principio es un derecho importante e imprescindible que cuenten con un sistema de protección que les permita trabajar en mejores condiciones especialmente cuando lleven pasajeros. El operador tiene bajo su responsabilidad la vida de las personas que traslada y la de los otros usuarios de las vías. Un vehículo con un conductor en precarias condiciones físicas y emocionales se convierte en un arma que puede terminar con esperanzas y proyectos de vida.

Por ello se brindará a los conductores y tripulantes la asistencia correspondiente por enfermedades o dolencias que puedan presentar. Este seguro empleará el sistema de ESSALUD o el de los seguros alternativos que brinda el sector privado.

Propuesta operativa

- Establecer como obligación de las empresas de transporte que sus conductores u operadores posean un seguro público o privado de salud para que reciban atención médica y les permita asumir los gastos de las enfermedades más frecuentes que se les presente producto de su labor u otra causa.

Entidades responsables de su implementación.

- Congreso de la República.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Gobiernos Regionales
- Municipalidades Provinciales

1.3.5. Evaluación aleatoria de los conductores que conducen vehículos destinados al servicio de transporte

Las empresas que brindan el servicio de transporte deben evaluar de manera aleatoria e inopinada a un 10% de sus conductores de manera mensual e igualmente evaluar a sus conductores antes de la partida del vehículo que conduce y presta el servicio. Para este efecto los establecimientos de salud autorizados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones brindarán estos servicios. Esta evaluación se efectuará en el centro de labores de los conductores o el lugar donde la empresa de transportes indique, empleando para ese fin los parámetros previstos en la evaluación psicosomática para la obtención de licencias de conducir.

Los resultados serán comunicados a la empresa donde labora el conductor y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. De ser detectado un conductor que no posea las condiciones de aptitud para la conducción se suspenderá su licencia de conducir y su habilitación como conductor en el registro correspondiente. El objetivo de esta evaluación es que los conductores de las empresas que brindan servicios de transporte posean condiciones

de aptitud óptima. Las autoridades competentes deberán exigir esa certificación en los diversos puntos de control que posean.

Propuestas operativas

- Obligación de las empresas que brindan servicio de transporte para efectuar evaluaciones médicas y psicológicas al 10% de la planilla de sus conductores de manera mensual pudiéndose realizar también antes que los conductores de los vehículos destinados al servicio de transporte partan del terminal con pasajeros o mercancías, empleando en esa evaluación los parámetros establecidos en el otorgamiento de una licencia de conducir. Estos exámenes deberán ser efectuados por los establecimientos de salud autorizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

- El resultado de las evaluaciones mensuales efectuadas a los conductores de las empresas de transporte, así como las realizadas a quienes conducen un vehículo que brinda el servicio de transporte antes de su partida del terminal, será reportado al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. De detectarse la inaptitud de algún conductor su licencia de conducir quedará suspendida, así como su habilitación en el registro de conductores respectivo.

- Efectuar fiscalización en los respectivos puntos de control a los conductores sobre la presentación del documento emitido por el establecimiento de salud que ha sido objeto de la evaluación aleatoria.

Entidades responsables de su implementación:

- Congreso de la República
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Ministerio del Interior
- Gobiernos Regionales
- OSITRAN

1.3.6. Capacitación anual de las escuelas de conductores

Los conductores de vehículos destinados al servicio de transporte de carga y de pasajeros deben ser objeto de capacitaciones anuales, cuyo objetivo debe estar orientado a actualizarlos en los aspectos referidos a las normas de tránsito, sensibilizarlos ante el drama de los accidentes de tránsito y orientarlos al cambio de conducta en el proceso de conducción. Por estas razones esa tarea debe ser en estricto realizada por las Escuelas de Conductores, ya que su creación y naturaleza es la búsqueda de la profesionalización de los conductores. En tal sentido, deben generarse las condiciones necesarias que permitan su implementación a nivel nacional.

La prevención y disminución de accidentes de tránsito es el principal efecto de la capacitación permanente a todos aquellos conductores que realizan actividades del transporte de pasajeros y/o carga sea en el servicio interprovincial o a nivel urbano. Por cuanto este grupo por la frecuencia y cantidad de desplazamientos que realizan pertenecen al grupo de riesgo alto, con mayores posibilidades de ser un protagonista activo o pasivo de un accidente de tránsito.

Recomendaciones operativas

- Implementar los cursos de capacitación anual de los conductores del servicio de carga y/o de pasajeros tanto del servicio interprovincial como urbano. Estos cursos deben estar a cargo de las Escuelas de Conductores autorizadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

- Los diferentes cursos de capacitación, tanto de sensibilización, reforzamiento o los que estén orientados a la recuperación del puntaje según la tabla de sanciones o infracciones deben ser asumidas por estas entidades y ofrecidas en un sistema virtual a través de Internet.

- El control o fiscalización de los conductores de las empresas de transportes y de todos aquellos conductores que realizan esta actividad consistirá en solicitar sus certificados anuales de capacitación.

- Estos cursos se aplicarán también para los conductores de vehículos menores como motocicletas y mototaxis que circulan en las vías públicas.

Entidades responsables de su implementación

- Comisión de Transportes del Congreso de la República.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Municipalidades Provinciales y Distritales
- SUTRAN

1.3.7. Restructuración del Consejo de Seguridad Vial

La Creación del Consejo

Nacional de Seguridad Vial (CNSV), se realizó mediante el Decreto Supremo 010-96-MTC, modificado posteriormente por los Decretos Supremos 024-2001-MTC y 027-2002-MTC y por el Decreto Supremo 023-2008-MTC. En ellos se indica que el Consejo Nacional de Seguridad Vial estará integrado por un representante de las siguientes entidades: Ministerio de Transportes y Comunicaciones; Ministerio de Educación; Ministerio de Salud, Ministerio del Interior, Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales, Municipalidad de Lima, Superintendencia Nacional de Administración Tributaria – SUNAT, Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI y El Director General de Transporte Terrestre. El objetivo principal del CNSV como ente rector es promover y coordinar las acciones vinculadas a la seguridad vial en el Perú, convocando para ello no sólo a instituciones del sector público, sino también a organismos privados y no gubernamentales. El CNSV inició su trabajo a mediados de 1997. Para hacer operativas sus funciones, el CNSV constituyó una Secretaría Técnica. Esta instancia de coordinación viene desarrollando el Plan Nacional de Seguridad Vial, aprobado mediante el Decreto Supremo 013-2007-MTC, cuya finalidad es establecer una política nacional de seguridad vial a mediano y largo plazo además de prevenir la ocurrencia de accidentes de tránsito. En esta se plantean 20 estrategias específicas.

El Consejo Nacional de Seguridad Vial está destinado a ser el ente rector en políticas de seguridad vial. En él están presentes los diversos sectores del gobierno, sin embargo es necesario modificar su estructura de forma tal que formen y se integren en ese consejo a las organizaciones representativas del sector privado vinculadas con el tema del transporte. Tales como los establecimientos de salud y las escuelas de conductores y representantes de los CITV, también debe incorporar a representantes del Comité de Elaboración del Libro Blanco, a fin de reorientar no solo las necesarias acciones de coordinación sino fundamentalmente para garantizar el cumplimiento de los acuerdos que se planifiquen.

Se tienen que delinear sus diferentes áreas de trabajo para que entren en dinámica actividad, como por ejemplo el área de registro de accidentes de tránsito, el área de investigación de accidentes de tránsito; establecer metas y objetivos en las diferentes áreas de la seguridad vial para el país; coordinar y planificar las diferentes actividades de los sectores involucrados en organizar y promover la seguridad vial desde sus sectores y áreas de interés; desarrollar el área de investigación para promover futuras normas y dispositivos legales que ayuden a la seguridad vial en nuestro país; disponer y gestionar los recursos económicos para emprender proyectos integrales de seguridad vial; supervisar y medir el impacto de cada uno de ellos; realizar evaluaciones periódicas con evacuación de informes técnicos sobre los resultados de los di-

ferentes programas que se desarrollan en el país y que estos informes sirvan para que el Estado a través de los ministerios respectivos involucrados puedan considerarlos no solo para la dotación de fondos o recursos económicos sino también para movilizarlos a favor de la seguridad vial para la prevención, disminución y control de los accidentes de tránsito.

Propuestas operativas

- Modificación de la composición del Consejo Nacional de Seguridad Vial de forma tal que se incorporen entes privados representativos de las escuelas de conductores y establecimientos de salud, CITV; representantes de los medios de comunicación, así como el Comité del Libro Blanco en su calidad de consultores.

- Evaluar la labor del Concejo Nacional de Seguridad Vial que hasta la fecha ha realizado una labor digna de resaltar, sin embargo ante la nueva coyuntura pensamos que debe ser reestructurado en sus diferentes niveles dándole la responsabilidad como un ente único y representativo de la seguridad vial en nuestros país; replantear en sus objetivos y diferentes programas la participación de estos nuevos actores; gestionar un plan de trabajo con metas mensuales y anuales, además de gestionar los presupuestos respectivos con participación activa de los diferentes representantes ante el Concejo Nacional de Seguridad Vial.

Entidades responsables de su implementación

- Congreso de la República

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones

1.3.8. Sistema del registro único sobre accidentes de tránsito

El registro de accidentes de tránsito en la actualidad se basa exclusivamente en la información que proporciona la Policía Nacional del Perú y se registra únicamente a partir de los accidentes que se comunican a dicha institución y sólo con el recuento de heridos y muertos registrados en el momento del accidente, por tal motivo no es posible el registro de la totalidad de los accidentes de tránsito que se suceden a nivel nacional. Así, no existe una información estándar sobre los accidentes de tránsito conforme lo recomiendan organismos internacionales especializados que plantean que este registro no solo debe realizarse en el momento del accidente sino que debe registrarse el seguimiento de la víctima durante los 30 días siguientes de ocurrido el accidente.

Lo expuesto nos lleva a la concluir que en el país se tiene la necesidad de que se asignen responsabilidades a la entidad que debe centralizar esta información y esto además parte por elaborar un formato único de uso obligatorio para todas las entidades que participan en la asistencia cuando sucede un accidente de tránsito sean entidades del estado o del sector privado. De esta manera, se logrará tener por primera vez un registro totalmente integrado de los accidentes de tránsito que suceden a nivel nacional, así como el registro de los muertos y heridos hasta después de 30 días de sucedido el evento.

Es importante tener este registro pues a partir de esta información se podrá conocer el número exacto de accidentes de tránsito y sincerar las cifras de muertos y heridos como producto del referido evento. Finalmente podremos establecer y diseñar con claridad las diferentes políticas, programas y acciones que puedan realizarse en el país con metas cuantitativas; también se permitirá que se contribuya decididamente a promover la investigación y el establecimiento de propuestas como producto del conocimiento de las diferentes variables, causas y problemas que se presentan en los accidentes de tránsito.

Propuestas operativas

- Creación del Sistema de Registro Único de Accidentes de Tránsito.
- Encomendar al Consejo Nacional de Seguridad Vial su reestructuración lograr gestión acorde a la actual coyuntura.

Entidades responsables de su implementación

- Congreso de la República.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

1.3.9. Evaluación preventiva de condición física y psicológica de los conductores en terminales y puntos de control de Tolerancia Cero

Las autoridades del control y fiscalización en la red vial nacional, sean éstas del MTC o del gobierno regional, deberán contar con equipos y personal médico que permita la evaluación aleatoria de la condición

física sensorial y psicológica cuantitativa del conductor. De esta manera se podrá determinar su condición clínica y sensorial. También deben evaluarse las reacciones, coordinación y capacidad de resistencia a la monotonía de acuerdo a los parámetros establecidos en su licencia de conducir y descartar cualquier posibilidad de que haya consumido alcohol, cocaína o marihuana. Este tipo de sistemas de evaluación preventiva también podrán aplicarse en los terminales terrestres antes de que salgan las unidades vehiculares a prestar su servicio, tanto en la red vial nacional como en la red vial urbana de las principales ciudades.

Para este proceso será importante que los equipos antes mencionados estén debidamente calibrados y el personal que los opera debidamente esté acreditado ante el MTC. El objetivo de esta evaluación es prevenir cualquier accidente de tránsito atribuible a la responsabilidad del conductor que podría presentarse por alteraciones en su condición física como cuadros clínicos de enfermedades transitorias, ingesta de medicamentos prohibidos para la conducción o problemas de cansancio, somnolencia, entre otros.

Asimismo podrá verificarse si está ingiriendo alguna sustancia prohibida para ejercer su labor de conductor. Por lo tanto el MTC como parte de las actividades de prevención podrá verificar en los puntos de control de "Tolerancia Cero" las condiciones de aptitud de los conductores con los parámetros establecidos para obtener la licencia de conducir, que incluirán los exá-

menes toxicológicos correspondientes. En caso se constara la condición de inaptitud del conductor éste no podrá continuar su viaje, además será sancionado de acuerdo a la normatividad vigente. La sanción preventiva también estará dirigida a la empresa de transporte que no implementen las acciones recomendadas para mantener en condiciones de óptima y permanente aptitud física y mental a sus conductores cuando desempeñen sus actividades.

Propuestas operativas

- Incorporar como parte de los sistemas de control y fiscalización por parte de las entidades pertinentes (SUTRAN) la evaluación aleatoria de la condición física (clínico y sensorial) así como la parte psicométrica de los conductores.
- Estas acciones de fiscalización podrán realizarse tanto en los terminales como en los puntos de control de Tolerancia Cero.
- Las entidades de fiscalización deberán de contar para este procedimiento con personal médico calificado y equipamiento psicosensométrico además de las pruebas toxicológicas rápidas para cumplir con rigurosidad estas acciones de control.

Entidades responsables de su implementación

- Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- SUTRAN
- Ministerio del Interior

1.3.10. Reubicación de los puntos de fiscalización de Tolerancia Cero y los parámetros de control para la prevención de accidentes en la red vial nacional

Es necesario ubicar los puntos de control de acuerdo a las nuevas necesidades que van surgiendo debido a la cantidad de accidentes ocurridos en la red vial nacional. De esta manera estaremos monitoreando una serie de variables que actualmente no se están considerando, como por ejemplo la velocidad y los tiempos promedios de conducción, las condiciones físicas y psicológicas de los conductores, la recepción de posibles denuncias por parte de los pasajeros y otros usuarios de las vías, el relevo oportuno del conductor del vehículo. Que no excedan la velocidad promedio, el tiempo de viaje, entre otros ya que no se puede trabajar sistemas de controlcon la distribución de los puntos de control tradicionales sin modificación alguna, cuando las vías han cambiado, se ha incrementado el tráfico de vehículos que circulan, se han modificado las condiciones climatológicas y se tienen vías pavimentadas que propician que algunos conductores impriman mayor velocidad a las unidades vehiculares que conducen.

Propuestas operativas

- Se plantea como necesidad la reubicación de los puntos de control de Tolerancia Cero en la red vial nacional y se recomienda que en las carreteras de alto tránsito en vías consideradas como la Panamericana Norte y Sur, exista un centro

de control cada 250km y para el caso específico de las carreteras longitudinales de la sierra y selva así como las transversales un centro de controlcada 150km. Serán los puntos de control inicialmente las salidas de las principales ciudades.

- Incorporar adicionalmente en todos los puntos de control de Tolerancia Cero las evaluaciones psicofísicas aleatorias a los conductores en ruta con equipos de psicosensometría y control de alcoholimetría, detección de consumo de cocaína y marihuana (test rápidos).

- Verificar el tiempo de conducción del conductor y la velocidad promedio ejercida entre cada punto de control, que no debe superar el promedio establecido. Verificar el punto de salida con la hora respectiva y el nombre del conductor en las hojas de ruta.

- Verificar que las cartillas impresas con los derechos de los usuarios y las obligaciones de la empresa se entregue a los pasajeros en cada uno de los asientos de la unidad vehicular

Entidades encargadas de su implementación

- Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República
- Ministerio de Transportes
- Ministerio del Interior
- SUTRAN

1.3.10. Participación activa de los usuarios

La participación activa de los usuarios en el transporte de pasajeros de la red vial nacio-

nal surge como una necesidad aplicable incluso a los usuarios de la red vial urbana. Los pasajeros no pueden ser sujetos pasivos frente a los accidentes de tránsito. En la mayoría de estas circunstancias terminan como víctimas, por el desconocimiento de sus derechos y obligaciones que tienen como usuarios, las que tienen que ver con la seguridad y respeto al resto de usuarios que comparten las vías. Por lo tanto su difusión corresponde no solo a las autoridades sino también a los propios prestadores de estos servicios, sean empresas organizadas o servicios particulares. Es decir todos aquellos que transporten pasajeros y carga deberían tener una serie de materiales de información y educación para los usuarios del transporte.

El diseño y contenido será elaborado por la entidad responsable en coordinación con los representantes de las empresas de transporte para su exhibición y distribución a los pasajeros y conductores. La verificación de los mismos corresponde a los inspectores en los diferentes puntos de control.

Propuestas operativas

- Se deberá exhibir, adherida a la cabina del conductor o en un lugar visible una placa o mica con dimensiones de 24x30cm donde se presente el nombre del conductor, el número de licencia, las restricciones y la hora de inicio de sus actividades para que los usuarios lo sepan con claridad. En el caso de los servicios de taxi y mototaxis se adaptará de acuerdo al tamaño y la disponibilidad de espacio.

- Los vehículos de pasajeros deberán tener en cada asiento una cartilla donde se consignen los derechos que tienen los usuarios y las obligaciones que tienen los conductores y la empresa. Debe ser obligatorio que previamente a la salida del vehículo un representante de la empresa dé lectura a los pasajeros de la totalidad de la cartilla.

- Las cartillas con los instructivos deben prepararse de acuerdo a la normatividad vigente y deberá consignarse la velocidad máxima del vehículo así como las horas de trabajo en ruta de los conductores, el tiempo de descanso del copiloto, el exceso de pasajeros y la carga.

- En la cartilla debe brindarse a los usuarios los teléfonos de la central de la Policía de Carreteras, del MTC y la SUTRAN, así como información para solicitar la intervención de la policía o los inspectores, en caso sean vulnerados sus derechos de seguridad como usuarios.

Entidades encargadas de su implementación

- Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Ministerio del Interior
- Gobiernos Regionales
- SUTRAN
- Empresas de Transporte

2. NIVEL SECUNDARIO DE INTERVENCIÓN

2.1. PROPUESTAS EN RELACIÓN A LAS VÍAS

2.1.1. Sistemas de gestión de puntos negros

En el sistema vial peruano actualmente se tienen identificados determinados puntos de ubicación que se destacan por ser lugares donde ha habido un fallecido o tres lesionados a causa de un accidente de tránsito. Están identificados tanto en la red vial nacional, como urbana; sin embargo en la medida que las entidades responsables no promuevan acciones coordinadas y planificadas para identificar los factores o variables que inciden para que en estos puntos negros haya una alta incidencia de accidentes de tránsito y no se planteen soluciones para superarlos o mejorarlos, los accidentes de tránsito continuarán. Por esta razón surge la necesidad de que se promueva el impulso de auditorías viales a fin de enfrentar adecuadamente un sistema de gestión de estos puntos orientado a la solución, atenuación y prevención de los accidentes de tránsito. Para este fin las autoridades del gobierno nacional, regional y local deberán destinar recursos económicos y humanos.

Propuesta operativa

- Diseñar un sistema de gestión de los puntos negros identificados tanto en la red vial nacional, regional y local, previa auditoria a fin de plantear propuestas técnicas para disminuir y atenuar la severidad de los accidentes de tránsito en estas zonas.

Entidades responsables de su implementación

- Congreso de la República.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones

- Ministerio de Economía y Finanzas
- Gobiernos Regionales.
- Gobiernos Municipales.

2.1.2. Creación de áreas especializadas en auditorías viales e investigación de accidentes de tránsito

Es necesario implementar áreas especializadas en auditorías viales e investigación de accidentes de tránsito, lo cual implica que se debe contar con los recursos humanos, logística y tecnología adecuada para este fin. De esta manera el país tendrá información valiosa y especializada que contribuirá con el análisis, diagnóstico y propuestas para abordar adecuadamente dos de los factores que inciden en los accidentes de tránsito: las vías y el factor humano.

Propuesta operativa

- Creación de un área especializada en auditoría vial e investigación de accidentes de tránsito, adscrita al Consejo Nacional de Seguridad Vial, el cual deberá contar con personal adecuado, recursos logísticos y tecnología de información para la realización de sus funciones.

Entidades encargadas de su implementación

- Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones

2.1.3. Implementación de guardavías

Una de las deficiencias de nuestras vías es la escasez de

protección lateral, conocida como guardavías. Las que se tienen instaladas cumplen una función limitada debido al material empleado o a su diseño, en la actualidad se han modificado en cuanto a su estructura y diseño para cumplir su función de protección y atenuación de la severidad de un accidente, Para este fin es importante que las autoridades actualicen los criterios y especificaciones técnicas que deben tener estos sistemas a fin de estandarizarlos y lograr la colocación en todas aquellas vías que lo requieran, para este fin se debe promover un programa de implementación que seguramente reiteramos repercutirá favorablemente como una medida de protección, seguridad y atenuación de los accidentes de tránsito.

Propuestas operativas

- Establecer las características de los guardavías empleando criterios internacionales.

- Definir e implementar un programa de guardavías a nivel de todas las vías, nacional, regional y local.

- Las autoridades del gobierno nacional, regional y local destinarán recursos económicos para ese fin.

Autoridades responsables de su implementación

- Congreso de la República
- Ministerio de Economía y Finanzas
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Gobiernos Regionales
- Gobiernos Municipales

2.2. PROPUESTAS CON RELACIÓN AL VEHÍCULO

2.2.1. AMPLIACIÓN Y FISCALIZACIÓN SOBRE EL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD

La Oficina General de Estadística e Informática del Ministerio de Salud, informa que el año 2008 se hospitalizaron 47 214 personas con traumatismos atribuidos a accidentes de tránsito. Se encontró que los traumatismos de cabeza y cuello son los más frecuentes con un 30% de incidencia, siendo mayor en menores de 9 años de edad. El segundo lugar lo ocupan los miembros inferiores, con el 25% de las víctimas y, el tercer lugar, los traumatismos de los miembros superiores con el 19%.

La atenuación de la severidad de muchas de estas lesiones y la protección de la vida de los ocupantes de un vehículo se podría lograr si las autoridades competentes exigieran y controlaran que todos los vehículos (mayores, livianos y menores) posean cinturones de seguridad, tanto para sus conductores y demás tripulantes, por lo tanto el cumplimiento del mismo es una tarea que requiere acciones inmediatas, y cuyo resultado será prevenir los traumatismos encéfalo craneanos que son los que se presentan con mayor frecuencia a nivel de todas las empresas de transporte de pasajeros.

Propuesta operativa

- Las autoridades competentes supervisarán que en la totalidad de los asientos del servicio

público de pasajeros que circulan por la red vial nacional y regional, en los vehículos que circulan bajo la modalidad de taxis a nivel urbano, así como en vehículos particulares se encuentren equipados con cinturones de seguridad, tanto para los ocupantes que van en los asientos delanteros como los que van en los posteriores; además se deberá fiscalizar su uso.

Entidades responsables de su implementación

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- SUTRAN
- Policía Nacional del Perú

2.2.2. Empleo obligatorio de sistemas de retención y de asientos ajustables para niños

Los accidentes de tránsito no hacen distinciones, si en un vehículo hay personas mayores o menores ambas sufrirán las consecuencias de un accidente. Produciéndoles lesiones severas, pero existe una peculiaridad ya que a los niños a diferencia de los adultos tienen menores mecanismos de protección lo que los hace más vulnerables. Debido a ello, presentan traumatismos encéfalo craneanos en mayor proporción, por lo que urge que los vehículos particulares como los vehículos de transporte de escolares, inclusive los del servicio interprovincial de pasajeros cuenten con sistemas de retención y las sillas adecuadas para ser empleadas por los niños que viajan en el vehículo.

Propuesta operativa

- Disponer que los vehículos destinados al servicio de transporte de personas posean sillas y sistemas de retención para menores de seis años.

Entidades responsables de su implementación

- Congreso de la República
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones

2.2.3. Fiscalización del uso de cascos y elementos reflectantes en la indumentaria de conductores de vehículos menores

Existen elementos importantes de seguridad que buscan proteger a los conductores y ocupantes de vehículos menores: motos y mototaxis. Entre ellos el casco de protección craneal y los elementos reflectantes en la indumentaria de los conductores de los referidos vehículos.

En el caso del casco, éste protege la cabeza y el cráneo del conductor de un vehículo de estas características: en caso sea víctima de un accidente de tránsito, durante su conducción se convierte en un elemento vital para su supervivencia; y con relación a la indumentaria, los elementos reflectantes que debe portar cada conductor de un vehículo menor deberán ser usado de día o de noche, de forma que pueda ser percibido por los conductores que se desplazan en otros vehículos evitando la posibilidad de una colisión por poca visibilidad.

Propuestas operativas

- Fiscalizar que los conductores de vehículos menores (motos y mototaxis) usen cascos de protección craneal.

- Implementar y exigir que los conductores de vehículos menores empleen durante la conducción de los referidos vehículos elementos reflectantes en su indumentaria, el cual deberá ser usado de día y de noche.

Entidades responsables de su implementación

- Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Policía Nacional del Perú
- Gobiernos Locales
- SUTRAN

2.2.4. Implementación de sistemas de detección de peligro antes de un accidente de tránsito

La tecnología en la actualidad está orientada a brindar seguridad en el transporte, en especial cuando se trata de transportar personas, por lo que es pertinente que nuestro parque vehicular se adecue a ella. Algunos de los sistemas que se están implementando son el sistema de "escaneo electrónico multimodo", el de frenado automático ante un eventual choque con otro vehículo u atropello a una persona, entre otros, ya que su uso y aplicación indudablemente ayudará significativamente a disminuir los accidentes de tránsito. Pero además se tiene que exigir a fin de que los vehículos de transporte de pasajeros tengan un

sistema de alarma que ponga en alerta a los ocupantes o pasajeros cuando el accidente sea inminente.

Propuesta operativa

- Estudio para la implementación y exigencia de los sistemas de detección electrónica anticipada de peligro inminente de accidentes de tránsito, en los vehículos destinados al servicio de transporte de personas.

Entidades responsables de su implementación

- Congreso de la República
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Gobiernos Regionales
- Gobiernos Locales

2.2.5. Espacios y dispositivos asignados para personas con problemas de movilidad reducida

En el Perú, actualmente, los vehículos de transporte de personas no tienen asignados espacios exclusivos para personas con problemas de movilidad reducida, es decir, para todas aquellas personas que necesitan utilizar una silla de ruedas, o por sus limitaciones funcionales tienen necesidad de tener espacios especiales, pero además deberán de tener un sistema de anclaje adecuado, ya que en un accidente de tránsito estas personas se encuentran en desventaja para reaccionar frente a esos sucesos.

Propuesta operativa

- Implementar espacios en el interior de los vehículos de trans-

porte de personas para todos aquellos ciudadanos que tienen movilidad reducida o problemas en sus capacidades físicas por lo tanto requieren de un espacio y un sistema adecuado para su silla de ruedas.

Entidades responsables de su implementación

- Congreso de la República
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Gobiernos Regionales
- Gobiernos Municipales

2.2. PROPUESTAS EN RELACIÓN AL FACTOR HUMANO

2.2.1. Reimpulsar campañas educativas sobre el uso de cinturón de seguridad para la totalidad de los ocupantes de los vehículos

Considerando la importancia que poseen los cinturones de seguridad para atenuar los daños personales en caso sucediera un accidente de tránsito, resulta pertinente generar conciencia ciudadana sobre su uso. Para ello urge emplear estrategias de comunicación y campañas educativas orientadas a promover el uso de los cinturones de seguridad por todos los ocupantes.

Propuesta operativa

- Reimpulsar campañas educativas generando conciencia ciudadana sobre el uso de los cinturones de seguridad y los beneficios que podría obtener por ello si lo utilizaran la totalidad de los ocupantes de un vehículo.

Entidades responsables de su implementación:

- Congreso de la República
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Ministerio de Salud
- Ministerio de Educación.
- Gobiernos Regionales
- Gobiernos Locales.
- Escuelas de Conductores.

3. NIVEL TERCIARIO DE INTERVENCIÓN

3.1. PROPUESTAS EN RELACIÓN A LAS VÍAS

3.1.1. Del acceso rápido cuando sucede un accidente

Cuando acontece un accidente de tránsito, especialmente en las zonas urbanas, se presentan inconvenientes; como la congestión vehicular y las que ocurren a la denominada "hora punta", las vías no señalizadas, entre otras situaciones, por lo que los heridos y/o víctimas son atendidos en primera instancia por los propios usuarios de las vías (conductores) y/o peatones; que impiden a las ambulancias, bomberos y policía brindar una asistencia oportuna a las víctimas de los accidentes de tránsito. Estos hechos ocurren a menudo en la red de vías urbanas y cuando un accidente ocurre en las vías nacionales, esta atención podría no realizarse, debido a que en el lugar donde ocurrió el accidente no hay población cercana o el flujo vehicular es nulo o poco.

En tanto a efectos de revertir esa situación urge que frente a la ocurrencia de un accidente de tránsito, las autoridades competentes cuenten con mecanismos de coordinación adecuados de forma tal que se organice y coordine la asistencia

y llegada oportuna de los servicios de emergencia al lugar del siniestro, como ocurre con la Policía Nacional del Perú que al tomar conocimiento de un accidente de tránsito dispone del uso de rutas alternas para el acceso y salida de los vehículos de emergencia que brindarán la atención debida.

Propuestas operativas

- Diseñar un sistema de acceso rápido para las unidades vehiculares que brindan los servicios de atención y emergencia a las víctimas de un accidente de tránsito.

- Implementar un sistema de coordinación entre las entidades que supervisan y administran el tráfico de la ciudad con las que brindan el servicio de atención y emergencia, permitiendo que frente a un accidente de tránsito tomen las acciones necesarias para brindar la atención debida.

Entidades responsables de su implementación

- Ministerio del Interior (Policía Nacional de Tránsito y Carreteras)
- Ministerio de Salud
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Gobiernos Regionales
- Gobiernos Municipales
- Cuerpo General de Bomberos

3.1.2. Sistemas de comunicación

Cuando acontece un accidente de tránsito es vital el empleo de un sistema de comunicación adecuado, en especial cuando se

suscita en la red vial nacional ya que algunas de esas vías carecen de lugares o ambientes que permitan comunicarse con las entidades que brindan la atención médica y/o auxilio a las víctimas de un accidente de tránsito e igualmente una limitación para la comunicación es la carencia de teléfonos de emergencia para comunicar la ocurrencia de un accidente de tránsito.

Por esa razón, urge la necesidad de establecer distintos números telefónicos dirigidos a una central que permita informar la ocurrencia de un accidente de tránsito, e igualmente implementar sistemas de comunicación cada cierto tramo de la vía (teléfonos en los postes) que tendrán habilitadas las líneas para comunicarse con las instituciones que brindan el auxilio correspondiente.

Propuestas operativas

- Implementación del sistema de comunicación en las vías nacionales, regionales y locales (sistemas de postes con teléfono).

- Implementar una central telefónica con diversas líneas telefónicas que reciban las llamadas donde se alerte la ocurrencia de accidentes de tránsito. Éste debe estar interconectado con la Policía Nacional del Perú, la Compañía General de Bomberos, el Ministerio de Salud, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, los Gobiernos Regionales y los Gobiernos Locales, bajo la supervisión del MINSA.

Entidades responsables de su implementación

- Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República
- Ministerio de Salud
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Ministerio del Interior (Policía Nacional de Tránsito y Carreteras)
- Cuerpo General de Bomberos
- Gobiernos Regionales
- Gobiernos Locales
- Compañías de Telefonía

3.1.3. Habilitación de zonas de paso y acceso a personas con movilidad reducida

Actualmente en algunas zonas urbanas de Lima, se vienen rediseñando las zonas de acceso a lugares públicos con rampas de acceso que permitan el movimiento de quienes tienen problemas de discapacidad, no solo como consecuencia de un accidente de tránsito sino como consecuencia de otros problemas funcionales. Esto constituye una medida que se debe seguir implementando con la señalización adecuada en dichas vías, en cumplimiento del marco legal sobre la materia.

Propuestas operativas

- Cumplir con habilitar y señalizar las zonas de acceso para personas con movilidad reducida en todos los espacios de uso público a nivel nacional, en cumplimiento del marco legal sobre la materia.

- Fiscalizar para que las instituciones públicas y privadas habiliten y señalicen las zonas de

acceso para personas con movilidad reducida.

Entidades responsables de su implementación

- Ministerio de la Mujer
- Entidades Públicas del Gobierno Nacional
- Gobiernos Regionales
- Gobiernos Locales
- Instituciones privadas que brindan servicios públicos

3.1.4. Priorizar la asistencia a las personas con discapacidad cuando les sucede un accidente de tránsito

El auxilio brindado a las víctimas de un accidente de tránsito debe efectuarse a todos los accidentados. Sin embargo, debe existir un orden de prioridad, incluyendo en esa relación a las personas con discapacidad. De esta forma las unidades destinadas al servicio de transporte deben contar con avisos o comunicados que identifique cuales son los asientos reservados y puedan ser usados solo por las personas que posean esa discapacidad, para que en cualquier emergencia se los pueda identificar y atender.

Propuesta operativa

- Fiscalizar a las empresas de transporte para que incorporen distintivos dentro de los vehículos para la identificación de los asientos que deben ser ocupados por las personas con discapacidad, a fin de identificarlos y proceder a auxiliarlos como prioridad frente a un eventual accidente o en cualquier evento circunstancial.

Entidades responsables de su implementación

-Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Superintendencia de Transporte Terrestre
- Gobiernos Regionales
- Gobiernos Locales

3.2. PROPUESTAS EN RELACIÓN A LOS VEHÍCULOS

3.2.1 Sistema de alerta automática en los vehículos destinados al servicio de transporte

Los avances tecnológicos en la actualidad se emplean en diversos campos para variados fines. El transporte no es una excepción, en este caso la tecnología debe ser empleada para evitar los accidentes de tránsito o atender los ya acontecidos, tal como ocurre en otros países del mundo donde se ha implementado el sistema automático de llamada. Al que, una vez ocurrido un accidente, se llamará brindando información como: la ubicación, los números de placa de los vehículos que han sufrido el siniestro, el nombre de la empresa aseguradora, entre otros datos, que permitan identificar al referido vehículo.

En el caso de nuestra realidad sería importante emprender este programa solicitando que los vehículos destinados al servicio de transporte cuenten con una o dos unidades telefónicas en su interior que se deben activar en caso ocurra un accidente de tránsito, en el que cualquier herido o sobreviviente pueda hacer uso del teléfono

para que comunique inmediatamente a la central encargada de atender estas emergencias sobre los hechos acontecidos y puedan adoptar las medidas para brindar la asistencia médica respectiva.

Propuesta operativa

- Exigir que las unidades vehiculares del servicio de transporte que circulan en la red vial nacional cuenten con teléfonos de emergencia en su interior que se empleen y activen para ser utilizados rápidamente y con marcado automático al centro de asistencia de emergencias para que brinde la asistencia respectiva en caso sucediera un accidente de tránsito.

Entidades responsables de su implementación

- Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Superintendencia de Transporte Terrestre

3.2.2. Instructivos de primeros auxilios y otros en los vehículos destinados al servicio de transporte

Ante la ocurrencia de un accidente de tránsito, los primeros en brindar el auxilio correspondiente son los ocupantes del vehículo que no se encuentran lesionados. Es pertinente, por tanto, que los vehículos cuenten con instructivos que permita a los ocupantes ilesos saber qué hacer si les sucede un accidente de tránsito. Asimismo, les dará información relacionada a las zonas de evacuación,

números telefónicos de emergencia, ubicación de botiquines, entre otra información relevante para hacer frente a una accidente de tránsito.

Propuesta operativa

- Establecer como obligación de las empresas de transporte de personas que el vehículo cuente con cartillas con información y que dé conocimiento a los pasajeros sobre las acciones a realizar de manera inmediata en caso de ocurrir un accidente de tránsito, de las zonas de evacuación, números telefónicos de emergencia, ubicación de botiquines, entre otra información relevante.

Entidades responsables de su implementación

- Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Gobiernos Regionales
- Gobiernos Locales
- Superintendencia de Transporte Terrestre
- Empresas de Transportes

3.2.3. Vehículos especiales para personas con discapacidad.

El derecho al desplazamiento en la ciudad es una necesidad además de ser un derecho humano que le corresponde a la totalidad de personas integrantes de la sociedad peruana. Para este proceso es importante permitir a quienes presentan problemas corporales de movilidad el acceso a una licencia de conducir con vehículos adaptados de acuerdo a su discapaci-

dad. Por lo tanto, surge también la posibilidad de generar normas que ayuden a su proceso de reinserción para realizar su actividad de conducir, para este fin corresponde a las entidades encargadas de precisar qué características deben tener los vehículos acondicionados y autorizar a determinar empresas que se dediquen a este proceso de acondicionamiento con la certificación y garantía de que se les va a brindar un vehículo adaptado de acuerdo a sus necesidades y seguro en su estructura para promover su desplazamiento pero también para protegerlo ante eventuales accidentes de tránsito.

Propuestas operativas

- Promover la implementación de vehículos especialmente acondicionados para ser empleados por personas que presenten movilidad reducida.

- Establecer condiciones jurídicas–médicas para que las personas con discapacidad puedan obtener una licencia de conducir.

Entidades responsables de su implementación

- Congreso de la República
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Ministerio de la Producción
- Asociación de Centros Médicos encargados de efectuar evaluaciones psicosomáticas (ACEMAEP)

3.3. PROPUESTAS EN RELACIÓN AL FACTOR HUMANO

3.3.1. Asistencia oportuna a los accidentados

La asistencia oportuna a los heridos en un accidente de tránsito permitirá salvar la mayor cantidad de vidas y en algunos casos evitar que las lesiones de las víctimas se tornen irreversibles, lo cual obliga a que las entidades responsables de brindar esa atención se encuentren coordinadas adecuadamente para actuar de manera inmediata, lo cual obliga a las instituciones públicas y entes privados interesados a generar espacios de coordinación para ese fin. Por lo tanto, es necesario implementar un sistema de atención pre hospitalaria pues aún no se ha concretado coordinadamente. Esta labor la realiza cotidianamente el Cuerpo de Bomberos, pero debería ser una función liderada por el Ministerio de Salud y Essalud.

Propuesta operativa

- Generar un espacio de coordinación en el cual las instituciones públicas y privadas vinculadas a brindar asistencia a las víctimas de un accidente de tránsito, con el fin de articular, planear, monitorear y adoptar medidas para brindar una asistencia rápida y eficaz a los accidentados, y así evitar la duplicidad de esfuerzos.

Entidades responsables de su implementación

- Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Ministerio de Salud
- Gobiernos Regionales
- Gobiernos Locales
- Compañía General de Bomberos.

- APESEG
- AFOCAT
- ESSALUD

3.3.2. Fortalecer el conocimiento y la capacidad de los conductores para la aplicación de primeros auxilios en casos de accidentes de tránsito

Ante la eventualidad de un accidente de tránsito, al igual que los peatones, los primeros en brindar asistencia técnica a los heridos deberían ser los conductores de los otros vehículos hasta la llegada de los entes especializados. Ello debería ser parte del rol que deberían cumplir los conductores considerando el trabajo que realizan, siendo importante por ello que las escuelas de conductores forjen ese deber en sus alumnos e igualmente los capaciten en temas de primeros auxilios frente a accidentes de tránsito. Pues una debida formación en esa materia y la actuación pertinente de un conductor que aplique esos conocimientos conllevaría a salvar vidas.

Propuestas operativas

- Fortalecer la capacidad de los conductores de las diversas categorías en actividades de primeros auxilios para brindar la asistencia médica que sea necesaria, acontecido un accidente de tránsito.

- Es obligación de las Escuelas de Conductores fomentar entre sus alumnos el deber de dar atención de primeros auxilios a las víctimas de un accidente de tránsito.

Entidades responsables de su implementación

- Congreso de la República
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Escuelas de conductores autorizadas por el MTC.

3.3.3. Plazo máximo para la atención de emergencias por accidentes de tránsito

Efectivamente la atención inmediata a las víctimas de un accidente de tránsito permitiría salvar vidas y en algunos casos evitar daños irreversibles para la salud. Para ello resulta importante establecer como políticas internas de las instituciones que atienden estas emergencias que sus unidades lleguen a la zona del siniestro en un plazo no mayor a 15 minutos, en el caso de las zonas urbanas; de tratarse de vías nacionales concesionadas esta atención debería efectuarse en un plazo no mayor a 30 minutos, y en las vías no concesionadas nacionales debería ser en el tiempo más breve posible. Es lamentable que la asistencia inoportuna genere tantas pérdidas de vidas humanas, porque no se establecen plazos para la asistencia frente a una urgencia en la que está en riesgo la sobrevivencia de un ser humano que podría ser cualquiera de los ciudadanos de nuestro país.

Propuesta operativa

- Implementar como políticas internas de las instituciones públicas encargadas de brindar asistencia inmediata a las víctimas de un accidente de tránsito que su llegada al lugar del siniestro debe ser en un plazo máximo de 15 minutos si se trata de zona urbana, y 30 minutos si se trata de vías conce-

sionadas de la red vial nacional y regional.

Entidades responsables de su implementación

- Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República
- Ministerio de Salud
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Asociación de Empresas de Seguros (APESEG)
- Cuerpo General de Bomberos
- Policía Nacional del Perú
- Gobiernos Regionales
- Gobiernos Locales

3.3.4. Evaluar y reestructurar las AFOCAT

La asistencia oportuna de las víctimas de un accidente de tránsito es un derecho que está protegido por el SOAT, el que desde su creación tiene el propósito de dar cobertura a sus clientes en caso les suceda un accidente en su automóvil. De tal manera que la disponibilidad de recursos económicos para este proceso tiene que hacerse adecuadamente. Sin embargo hemos podido recabar información sobre el abandono de pacientes que no son atendidos por la ausencia de respaldo de entidades que se han constituido de manera informal y que hasta ahora operan.

Nos referimos a algunas AFOCAT, que incumplen con las responsabilidades de garantizar el soporte económico en caso de suceder un accidente pues son instancias de seguros que no cuentan con asesores ni auditores médicos. Generalmente, cuando se les

hace llegar la cobertura que les corresponde, estas entidades las rechazan o simplemente devuelven la documentación sin siquiera revisarla, con una morosidad increíble cuando se trata de cobertura. La ley general de salud en casos de emergencia faculta para que las entidades del Estado, en este caso, adscritos al Ministerio de Salud tengan que atender a los heridos como pasa en los accidentes principalmente a nivel de la red vial regional y nacional. El Ministerio de Salud se ve imposibilitado de cobrar los montos que corresponden al desembolso respectivo, precisamente la desorganización de estas entidades de reciente aparición generan problemas en la seguridad y la atención de las víctimas de accidentes que estén bajo esta cobertura.

Propuesta operativa

- Reestructurar y evaluar la labor de las AFOCAT de modo perentorio en la cobertura de la asistencia de las víctimas de accidentes de tránsito.

Entidades responsables de su implementación

- Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Superintendencia de Banca y Seguros.

3.3.5. Registro de ciudadanos víctimas de accidentes de tránsito

Conforme lo hemos propuesto en los párrafos precedentes sobre la necesidad de crear un

registro único de accidentes de tránsito paralelamente se tendrá que crear un registro de las víctimas de estos accidentes. Esto permitirá saber exactamente quiénes son los afectados para que puedan ser beneficiarios de las políticas que el Estado implemente a su favor. Así como permitirá procesar datos estadísticos que determinen las principales consecuencias que derivan de los accidentes de tránsito, lo que permitirá implementar políticas de salud destinadas a su rehabilitación y readaptación.

Propuesta operativa

- Implementación de un registro de víctimas de accidentes de tránsito.

Entidades responsables de su implementación

- Congreso de la República
- Ministerio de Salud
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones

3.3.6. Implementación de políticas destinadas a la reinserción laboral y/o oportunidades académicas para víctimas de un accidente de tránsito

Las víctimas de un accidente de tránsito en su mayoría pertenecen a la población económicamente activa, lo cual no solo afecta su desarrollo personal, familiar e incluso físico si no que al dejar de laborar, paralizan sus actividades académicas o laboral que practiquen truncando su proyecto de vida, siendo objeto de indiferencia y desamparo no solo por parte de los causantes del accidente si no del Estado. Ello obliga a

este último a promover medidas destinadas a su reinserción laboral y a oportunidades académicas que les permitan superar las limitaciones producidas por el accidente de tránsito.

Propuestas operativas

- Implementación de políticas por parte del Gobierno Nacional que permita su reinserción laboral y académica de las víctimas de un accidente de tránsito.

Entidades responsables de su implementación

- Poder Ejecutivo, en especial Ministerio de Salud, Trabajo y Educación
- Congreso de la República
- APESEG

3.3.7. Implementación de un programa de asistencia médica y psicológica para las víctimas de un accidente de tránsito

Los daños físicos y psicológicos a las víctimas e incluso a los familiares de los accidentados son las más críticas consecuencias de un accidente de tránsito. Esto es cubierto por el seguro obligatorio contra accidentes de tránsito o las derivadas de los certificados contra accidentes de tránsito. Sin embargo, su cobertura es limitada si tenemos en consideración que la recuperación de las víctimas no es a corto plazo sino a mediano y largo plazo. Cuando el dinero del seguro se agota, las víctimas quedan en total desamparo. Ello obliga a implementar coberturas para esas víctimas a fin que puedan recibir asistencia médica y psicológica para su rehabilitación.

Propuesta operativa

- Implementación de un fondo de cobertura para las víctimas de un accidente de tránsito, cuando su recuperación sea a mediano y largo plazo destinado a su asistencia médica, psicológica y rehabilitación.

Entidades encargadas de su implementación

- Congreso de la República
- Ministerio de Salud
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- APESEG
- Empresas aseguradoras
- Asociación de Fondo contra Accidentes de Tránsito

3.3.8. Promoción de organizaciones víctimas de accidentes de tránsito

Resulta vital la promoción de organizaciones de víctimas de accidentes de tránsito quienes por la experiencia vivida de sus miembros serían los más adecuados para la formulación de propuestas y programas que tengan éxito para la asistencia y rehabilitación de las víctimas de un accidente de tránsito. Éstas pueden ser culturales, recreativas, deportivas, entre otras, las cuales según la experiencia de otros países han contribuido de manera importante en la recuperación e inserción de los accidentados a la sociedad.

Propuesta operativa

- Promover la organización de Asociaciones de Víctimas de Accidentes de Tránsito y facilitar su constitución.

Entidades responsables de su implementación

- Congreso de la República
- Ministerio de la Mujer y Desarrollo Social
- Consejo Nacional de Discapacitados

Bibliografía

- Charapaqui, Maximo. Estudio de las condiciones de aptitud psicofisica de los conductores en ruta del servicio interprovincial de pasajeros. Costa Rica IEV, 2008.

- Charapaqui Máximo. Estudio diagnóstico de las condiciones psicofísicas de los conductores del servicio público interprovincial de pasajeros y del servicio público de pasajeros previo a la salida de sus terminales. Lima – Perú, 2005.

- Charapaqui Máximo. Causas primarias de los accidentes de tránsito. Lima-Perú, 2009.

- Charapaqui Máximo. Estudio de consumo de drogas psicotrópicas en conductores de la categoría profesional. Lima-Perú, 2009.

- Charapaqui Máximo. Sistema de evaluación psicosomática de conductores para la obtención de una licencia de conducir en el Perú. Psicosensometría aplicada. Lima-Perú, 2010.

- Consejo de Transportes de Lima y Callao. Los mototaxis en el área metropolitana de Lima y Callao. Lima, 2007.

- CONASET. Consecuencia de los fármacos en la conducción, Chile 2002.

- Cisneros Óscar. Los sistemas anticolisión. España, 2009.

- Consejo Nacional de Seguridad Vial del Perú. Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-2011. 2007.

- CONASET. Siniestros de tránsito registrados en Chile. Chile, 2009.

- CONASET. Manual de funciones comisión nacional de seguridad de tránsito. Chile, 2010.

- CONASET. Consecuencia de los fármacos en la conducción. Chile, 2002.

- Cisneros Óscar. Los sistemas anticolisión. España, 2009.

- Consejo Nacional de Seguridad Vial del Perú. Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-2011. 2007.

- CONASET. Siniestros de tránsito registrados en Chile. Chile, 2009.

- CONASET. Manual de funciones comisión nacional de seguridad de tránsito. Chile, 2010.

- Dextre Carlos, Juan. La señalización vial de los conceptos a la práctica, Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima, 2006.

- Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil. Las luces diurnas en los vehículos de cuatro ruedas. España, 2007.

- Gálvez Torres, Ignacio. Una visión para la seguridad vial en las carreteras convencionales. España, 2007.

- Organización Mundial de la Salud. Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Ginebra, 2004.

- Organización Mundial de la Salud. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, es hora de pasar a la acción. Ginebra, 2009.

- Marques Graells. Los anuncios, ficha para el análisis de mensajes audiovisuales. España, 2000.

- Muñoz Medina, Miguel María. Libro Verde de la seguridad Vial. Madrid, 2006.

- Planes estratégicos de seguridad vial. Fundamentos y casos prácticos, Consejo Europeo de Seguridad de Transporte. Madrid, 2008.

- Sánchez-Mora, Ismael. Gestión de calidad en trabajos de mantenimiento de carreteras. México, 2009.

Referencias legales del Perú

- Ley 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

- Decreto Supremo Nro. 015-94-MTC -Reglamento de Licencias de Conducir para vehículos motorizados de transporte terrestre.

- Decreto Supremo Nro. 063-2003-MTC.

- Directiva Nro. 002-97-MTC/15.18 aprobado por Resolución Directoral Nro.110-97-MTC/15.18.

- Directiva Nro. 001-98-MTC/15.18 aprobado por Resolución Directoral Nro. 218-98-MTC/15.18.

- Decreto Supremo Nro. 024-2005-MTC.

- Decreto Supremo Nro. 006-2006-MTC.

- Decreto Supremo Nro. 018-2007-MTC aprueban el Sistema Simplificado para la obtención de Licencia de Conducir "Breve-T".

- Directiva Nro. 006-2007-MTC/15 aprobada por Resolución Directoral Nro. 13674-2007-MTC/15 modificada por la Resolución.

- Directoral Nro. 6694-2008-MTC/15.

- Decreto Supremo Nro. 040-2008-MTC Reglamento Nacional de Licencias de Conducir vehículos motores y no motorizados de transporte terrestre.

- Decreto Supremo Nro. 036-2009-MTC.

Índice

Agradecimientos
- 4 -

Prólogo
- 6 -

Presentación
- 8 -

Convocatoria a la Comisión
de Elaboración del Libro Blanco
- 10 -

Aspectos relevantes de la seguridad vial
- 12 -

Grupos de riesgo
- 36 -

Propuestas operativas
- 48 -

Bibliografía
- 119 -

REPÚBLICA DEL PERÚ

CONGRESO DE LA REPÚBLICA



ISBN: 978-612-45730-2-6